



A sinistra, via Grandi a Como con la Ticosa, sopra, viale Roosevelt e l'imbocco di viale Innocenzo XI



Un rendering del progetto per la completa pedonalizzazione dell'area attorno al Monumento ai Caduti

Un boulevard da San Rocco al lago

La proposta di un viale alberato lungo il tracciato del torrente Cosia

Il convegno

Il Circolo Willy Brandt ha organizzato un incontro, lo scorso venerdì sera, per riflettere sull'asse urbanistico che da piazza San Rocco arriva al Monumento ai Caduti. Dal convegno è emersa l'idea di un lungo viale alberato

Un boulevard, un lungo viale alberato lungo l'asse che va da San Rocco fino al Monumento ai Caduti. È questa la proposta condivisa emersa dall'incontro organizzato dal Circolo Willy Brandt di Como. Alla serata di riflessioni sulle proiezioni urbanistiche relative a questa direttrice sono intervenuti Clemente Tajana, già ingegnere capo del Comune capoluogo, l'architetto Attilio Terragni, il giornalista Francesco Angelini e l'assessore all'Urbanistica Marco Butti. Moderatore del convegno, tenuto nella sala Cna di viale Innocenzo XI alla presenza di una sessantina di persone, il presidente del Circolo, Giuseppe Doria, che ha introdotto i lavori sottolineando la necessità di trovare un percorso urbanistico per quello che un tempo era chiamato l'asse San Rocco-San Rocchetto.

Una parte di città lunga 2.153 metri, di quasi 30 ettari, che è costellata da aree dismesse (ex Ticosa, ex Taroni, ex Stecav, ex Danzas, Petit Chateau) e che vede l'incidenza della Comodepur, oggi divenuta antistorica in quella sede non più circondata da industrie.

Diverse le visioni urbanistiche, ma comune l'idea del boulevard avanzata da Tajana: «Il Cosia era un fiume, è diventato una tangenziale. Come può diventare invece un boulevard? Non c'è bisogno di pensare a Parigi, ma anche soltanto a viale Abruzzi o a viale Marche a Milano...».

L'ex ingegnere capo del Comune ha fatto un excusussto-

rico sulla zona, originariamente improntata alla produzione agricola, fino a quando, alla fine dell'Ottocento, vi si è insediata nella parte Sud la Tintoria Comense, che si estendeva da San Rocco sino all'attuale Comodepur. L'industria aveva bisogno del fiume e la città produttiva, con i servizi di gas ed Enel al di là del Cosia, era coerente come quella agricola precedente.

Tajana ha poi elencato tre errori, a suo dire colossali, che hanno modificato l'area: nel 1956 l'abbattimento a San Rocco di tre edifici con la conseguente eliminazione della polarità-chiesa e il mancato interramento di via Grandi con il risultato che il borgo non c'è più. Secondo errore, negli anni Settanta, il mancato acquisto della parte più importante di Ticosa. Infine, la mancata trasformazione in incubatore d'impresa del corpo a "C", demolito invece con tanto di fuochi d'artificio, con il risultato che oggi è difficile pensare alla funzione della cosiddetta Santarella.

«La centralità del comparto è Sant'Abbondio - ha concluso Tajana - Da lì occorre partire per riconoscere questo asse urbano. Il documento di piano

Attilio Terragni

«L'esempio di City Life, a Milano: le strade non ci sono più»

deve dare la traiettoria, ma l'ultimo è del 2008. Vecchio».

Visionaria l'impostazione dell'architetto Attilio Terragni, che ha ricordato come Como abbia "inventato" l'urbanistica con il primo piano regolatore del 1934 e oggi abbia pertanto il dovere di proseguire con le grandi idee e le sensibilità. «Il volto del XXI secolo ha il cuore verde anche a Como - ha detto - Occorre andare verso la sostenibilità e non lo standard, la città dinamica e non statica, il volto della contemporaneità ottimistica e non pessimistica nell'architettura. A City Life, a Milano, le strade non ci sono più. La città - ha concluso - dev'essere espressiva e non neutrale, aperta e non chiusa, complessa e non semplice».

Terragni si è però dichiarato d'accordo sull'idea del boulevard, con la specificazione di una piazza nell'area ex Ticosa, «un rotore per moltiplicare da lì il verde». E, in fondo, dove c'è il Monumento ai Caduti, la proposta di eliminare le auto e costruire un parcheggio interrato. Anche l'assessore all'Urbanistica Marco Butti ha aperto al boulevard, facendo riferimento ai contatti in corso con il Collegio Gallio per la realizzazione di un autosilo e per un complessivo riassetto dell'area. Con un riferimento, in prospettiva, alla Ticosa: «Dev'essere una risorsa pubblica nella quale coesistano più funzioni, non soltanto un parcheggio o il luogo dove si trasferisce il Comune».

Marco Guggiari



Fatti sCOMOdi

di **Marco Guggiari**

Uno scatto in avanti contro la rassegnazione

L'iniziativa del circolo Willy Brandt ha avuto il merito di riaprire il dibattito sull'urbanistica a Como. In particolare, sulla necessità di avere una visione di città e di provare ad agire. È un sasso tirato in piccione. Nessuno si illude che, a breve, avvenga una trasformazione ampia, significativa e visibile. Tutti sperano, però, che qualcosa inizi a muoversi. È interessante che, per una volta, il ragionamento non sia limitato all'area ex Ticosa, ma venga inserito nel più ampio contesto dell'asse che parte da San Rocco e arriva fino allo stadio. L'idea del boulevard è suggestiva, anche se a breve destinata a non avere seguito. Rimanda però all'aspettativa che questa lunga strada fatta di vie anonime, percorse numerose volte ogni giorno per andare e venire il più velocemente possibile, un giorno possa avere un volto. E sarebbe sorprendente, in prospettiva, se la Ticosa, lo stesso "buco nero" che segna gli ultimi quarant'anni di storia della città, fosse colmato proprio allargando lo sguardo: trovasse una soluzione di senso in una chiave identitaria più ampia. A volte succede. Realismo vuole che non si muoverà foglia fino a quando non sarà risolta la questione della mobilità: la vecchia "tangenziale" è destinata allo scorrimento delle auto e a due lunghe file di parcheggi finché non ci saranno altre soluzioni che, al momento, non sono *à la carte*. Si farà il secondo lotto della vera tangenziale? Si faranno gli autosili e i grandi parcheggi invocati e promessi? Occuparsi dell'asse San Rocco-stadio, però, è anche un modo per portare all'attenzione di tutti l'immagine della città. Como ha un cuore turistico pulsante altrove, poco lontano, tra il lago e la città murata. L'asse di cui parliamo, però, è insieme accesso e uscita obbligata. È il primo impatto con il capoluogo, non può limitarsi a respingere. Il suo riassetto passa da questioni irrisolte da troppo tempo. Non solo l'immenso comparto, sebbene oggi spezzettato, dell'ex Ticosa. Anche le altre aree industriali dismesse e inutilizzate. La Comodepur, che aggiunge un ulteriore senso negativo, l'odorato, al generale brutto senso visivo e uditorio di quasi tutto il resto. E poi, come già detto, naturalmente, il traffico preponderante, meglio diremmo totalizzante. E, come è stato accennato l'altra sera, la stazione San Giovanni, isolata e quasi estranea, oltre che di scomoda accessibilità dal piano sotto la collinetta ad anziani, persone fragili con bagagli, disabili. Non inserita direttamente e a pieno titolo, come invece avviene in altre città, nella vita dei luoghi limitrofi. I circoli culturali, insomma, fanno la loro parte. Ora tocca alla politica. È stato affascinante ascoltare gli esperti Tajana e Terragni, così diversi, così capaci di suscitare memoria ed emozioni. Lì, è stata la Como agricola, poi la Como industriale, con un ampio contorno tutto improntato a una logica precisa di servizio. Il Cosia, il fiume coperto, aveva catalizzato le due funzioni. Adesso, dopo la caduta di significato, è tempo di un nuovo scatto in avanti. La vicenda futura non può contraddirsi per una rassegnata decadenza.



Nini Binda



Marco Butti

dell'assessore all'Urbanistica Marco Butti, presente all'incontro. «Sono tutti spunti di riflessione che hanno una loro importanza - ha detto l'assessore - e come tali andranno ovviamente approfonditi. Inoltre, per tutte le opere che verranno realizzate lungo questa striscia di strada, penso ad esempio in futuro a zone come l'ex Danzas, è previsto che si dia spazio a interventi sul fronte stradale, ovvero su viale Innocenzo».

La Como del futuro, sempre più accogliente, verde e turistica dovrà però continuare a fare i conti anche con le difficoltà viabilistiche. La convalle ha infatti indubbi criticità che in diverse occasioni rendono impossibile muoversi. Grandi eventi o chiusure impreviste di strade rendono tortuoso, ad esempio, muoversi in centro. Altrettanto succede lungo le strade panoramiche del lago, vero catalizzatore per i visitatori. E se dunque anche l'ipotesi di un suggestivo boulevard alberato da San Rocco ai giardini a lago, servirebbe per rendere ancora più attrattiva la città, decisivo analizzare le soluzioni - a breve tempo - per rendere più fluido il traffico. A partire, come detto, dal lago e dall'an-

noso tema rappresentato dal traffico insostenibile lungo la statale Regina, sempre in attesa della Variante della Tremezzina. «Si devono immaginare interventi rapidi - dice Nini Binda, imprenditore ed ex assessore della giunta Botta - Ad esempio perché, nel breve termine, non ipotizzare di spostare il traffico leggero (macchine, moto, bici) sulla Regina vecchia, lasciando i mezzi pesanti e i bus turistici sulla strada nuova? Ciò garantirebbe un sicuro allentamento del traffico sul tratto interessato».

Inoltre rimane prioritario studiare delle politiche di mobilità anche con i comuni confinanti con il capoluogo. Tutto ciò per evitare, soprattutto in occasione di grandi eventi cittadini, che il sistema viabilistico collassi a causa delle auto in arrivo in convalle. «Solo con il coinvolgimento delle diverse amministrazioni si potrebbero incentivare gli automobilisti a fermarsi prima di Como. Decisiva la creazione di parcheggi di cintura adeguatamente segnalati e connessi con la città, dove indirizzare le vetture impedendone di fatto il loro ingresso in centro con le conseguenze del caos», spiega Binda.



Buzzi

Un tunnel dove iniziare a mostrare ciò che di bello offre il nostro splendido territorio