

## Primo piano | Territorio e infrastrutture

# «Piano del traffico pronto tra un anno» La mobilità del futuro, gioco di squadra Ieri il convegno nato su impulso dell'ex assessore Binda



**Nini Binda**  
Stop ai campanilismi dei Comuni che gravitano intorno al capoluogo e largo alla partecipazione



**Edoardo Croci**  
A Milano molti anni fa si parlò con l'Ecopass, oggi Area C. Ciò ha spinto molte persone a muoversi senza più usare l'auto

(f.bar.) La mobilità del futuro contrapposta alla realtà esistente oggi sulle strade comasche. Sono le due visioni messe a confronto ieri mattina nel convegno "Sinergie confinanti: mobilità a Como, un sogno realizzabile?", organizzato dal circolo Willy Brandt. Una giornata di lavoro nata su impulso del "manifesto" dell'ex assessore alla Mobilità e Parcheggi del Comune di Como, **Nini Binda**, nel quale si ipotizzava, appunto, la città di domani. E proprio Binda da tempo invoca un Piano urbano del traffico quale tassello fondamentale per affrontare la materia. Un piano che manca da quasi 20 anni, ovvero da quando proprio lo stesso Binda fece approvare l'ultimo documento ancora oggi in vigore. E una prima notizia è arrivata dall'assessore alla Mobilità di Palazzo Cernezzini, **Vincenzo Bella**. «Entro un anno, al più tardi un anno e mezzo, sarà pronto il nuovo Piano urbano del traffico. Ci stiamo lavorando già da tempo perché è uno strumento fondamentale per intervenire sulla città». Considerazioni a parte sulla celerità o meno nella redazione del piano che manca a Como da troppi anni, durante la giornata di lavoro, organizzata a Villa Imbonati a San Fermo della Battaglia, si è discusso dei nodi critici della viabilità. «Imprescindibile per discutere di mobilità a Como



La tavola dei relatori ieri mattina a Villa Imbonati a San Fermo. Si parlava di mobilità. Sotto, la sala gremita di persone, sindaci del territorio e politici regionali (foto T7)

è la condivisione. Stop ai campanilismi dei Comuni che gravitano intorno al capoluogo e largo alla partecipazione. Come deve fare da regista in un piano che dovrà sciogliere alcuni nodi critici come la necessità di soddisfare la grande fame di parcheggi. Oltre all'inevitabile bisogno di poter contare su un servizio pubblico di trasporto assoluta-

mente rapido, frequente e comodo», ha ribadito Nini Binda. Numerosi i sindaci del territorio e i politici presenti al dibattito che ha visto interventi di esperti autorevoli, introdotti dal presidente del circolo Willy Brandt **Giuseppe Doria**.

«La convalle è un territorio particolare. È necessario lavorare con i Comuni confinanti. Da sviluppare

forme alternative di mobilità, a partire da quella elettrica. A Milano molti anni fa si parlò con l'Ecopass, oggi Area C. Rivoluzioni che spinsero molte persone a muoversi non più con la macchina privata. Così andrà fatto anche a Como, puntando su offerte alternative», ha detto **Edoardo Croci**, docente universitario della Bocconi e in passato assessore dell'era Moratti a Milano.

«Per sviluppare queste specificità vanno utilizzati anche i piani urbani di mobilità sostenibile che si concentrano proprio sugli aspetti ambientali, sociali e di innovazione senza contare solo gli aspetti ingegneristici del traffico», ha aggiunto Croci. Strumenti che «stiamo sviluppando perché sicuramente utili ma che non possono prescindere dal mezzo prioritario che rimane il Piano urbano del traffico», ha ribattuto Bella.

«Fondamentale sarà l'integrazione da rendere sempre più efficiente tra il trasporto ferroviario, vista anche la vicinanza con la Svizzera, e quello lacuale, vera e propria risorsa di cui dispone il territorio lariano», ha aggiunto **Massimo Novati**, architetto urbanista esperto di trasporti.



Fatti sCOMOdi



di **Marco Guggiari**

## Un nuovo approccio in cerca di soluzioni

**I**l convegno sul traffico, voluto ieri a Villa Imbonati da Nini Binda sulla scia del suo manifesto di luglio e dal Circolo Willy Brandt di Giuseppe Doria, ha tre risvolti positivi. Il primo attiene alla forte determinazione di dare un seguito alla "sveglia" suonata sul tema, con la ricerca di un approccio rigoroso e di un metodo. Il titolo del workshop alludeva a questo, all'esigenza di sviluppare il discorso: "Sinergie confinanti: mobilità a Como. Un sogno realizzabile?".

Il secondo aspetto riguarda la condivisione del problema. Non è un caso che la sala della riunione ospitasse numerosi sindaci e amministratori pubblici. Un buon segnale, che indica attenzione e consapevolezza. Forse anche quella disponibilità a unire gli sforzi che da sempre manca sul territorio.

È il terzo elemento del simposio, però, che costituisce quel passo avanti, atteso e desiderato, che in prospettiva può cambiare il corso delle cose. Un elemento rappresentato dalle chiavi in grado di aprire la serie infinita di porte attualmente sbarrate per arrivare finalmente alla svolta. Eccole, così come sono emerse dagli interventi dei relatori e dei partecipanti al workshop. Prima di tutto, il *no al localismo* che frantuma gli sforzi. Solo insieme si cresce, ha sottolineato Binda. Poi, il coraggio di *scelte impopolari*. Il docente della Bocconi ed ex assessore della giunta Moratti a Milano, Edoardo Croci, ha raccontato quanto sia stata decisiva l'istituzione dell'Ecopass (oggi Area C). Certo, Como non è Milano e un pedaggio non avrebbe senso senza la realizzazione di valide alternative al traffico privato. Cosa che la metropoli lombarda aveva e ha rafforzato fin dal 2008, con un sistema integrato di trasporti di cui l'area lariana, obiettivamente, non dispone. E questo è il vero ambito su cui occorre lavorare. Il lago è, in tal senso, una parte della risposta, un'occasione non sufficientemente sfruttata. Aliscafi-navetta, è stato proposto, potrebbero essere sperimentati per alleggerire la Regina e, a valle, il capoluogo.

La generale e netta constatazione dell'assenza di risorse, emersa da tanti ieri mattina, è questione indubbiamente decisiva, ma deve essere compensata - è stato anche detto - con la caparbia ricerca di fonti alternative a quelle interne (ricorrendo all'Europa, ad amministrazioni pubbliche diverse da quelle comunali, ai privati). Una costante azione di lobby può fare la differenza. E, ultimo, ma non per importanza, è stato richiamato il rapporto con la vicina Svizzera, da rendere più fecondo, anche nell'ottica di una visione integrata che tenga conto delle decine di migliaia di frontalieri che si spostano quotidianamente per motivi di lavoro.

## La polemica

# Scontro su tangenziale e Tremezzina Pd e M5S divisi sull'importanza di opere strategiche

(f.bar.) Parlando di mobilità a Como è impossibile non discutere, e in questo caso anche polemizzare, su alcune opere attese dal territorio. «Sono tre gli elementi indispensabili: la gratuità del primo lotto e il completamento del secondo lotto della tangenziale, il completamento della Pedemontana lombarda e la realizzazione della variante della Tremezzina. Altrimenti stiamo parlando del nulla». Questo il commento di **Angelo Orsenigo**, consigliere regionale e segretario provinciale del Pd, al termine dell'incontro, organizzato dal Circolo culturale Willy Brandt, a San Fermo della Battaglia, sul tema della mobilità comasca.

Una ferma presa di posizione che ha fatto seguito all'intervento di **Raffaello Erba**, consigliere regionale M5S. «Sul completamento



Uno dei nodi ancora irrisolti è la realizzazione, in futuro, del secondo lotto della tangenziale di Como

della tangenziale di Como perché non pensare prima ad opere alternative come, ad esempio, l'adeguamento e il potenziamento del collegamento ferroviario Como-Lecco - ha detto Erba - Sul fronte della Tremezzina perché prima di far partire l'intervento non si valutano tutte le alternative? Ovvero perché

non sperimentare un senso unico per i mezzi pesanti per un biennio? Oppure mettere l'obbligo del trasporto via lago, togliendo i Tir dalla strada? Dopo la sperimentazione si analizzano i risultati e poi si decide».

Argomentazioni che però non convincono Orsenigo. «Dal nostro punto di vi-

sta non ci sono alternative a queste opere. Impensabile mettere in dubbio la Tremezzina, come invece, velatamente, ha fatto il ministro delle Infrastrutture. Per noi e per i cittadini della provincia di Como penso sia inaccettabile una tale prospettiva».

Strumento importante per dibattere sempre di mobilità è anche il Programma di bacino dell'Agenzia del trasporto pubblico locale di Como, Lecco e Varese. «Si tratta di un lavoro che entro breve verrà messo in gara per un valore di 67 milioni - spiega il presidente dell'Agenzia del trasporto pubblico locale di Como, Lecco e Varese, **Angelo Colzani** - Entro ottobre organizzeremo un incontro con il territorio per confrontarci. Questa è infatti la sede naturale dove parlare di mobilità su ferro, gomma e lago».