

[Un dossier stronca autosili interrati e Varese-Como-Lecco](#)



MERCOLEDÌ 01 FEBBRAIO 2012



Rapporto ambientale del Piano di governo del territorio del Comune di Como

Non mancano le sorprese nel rapporto ambientale del nuovo Piano di governo del territorio di Como. Il monumentale documento (due veri e propri libri rispettivamente di 160 e 175 pagine) sviscera letteralmente ogni aspetto della realtà urbana del capoluogo, dalla flora all'inquinamento luminoso, dalle infrastrutture allo stato delle acque sotterranee e superficiali.

Dal mare magnum di informazioni, uno tra i capitoli più interessanti riguarda proprio il capitolo della viabilità attuale e del futuro. E le prese di posizione messe nero su bianco dagli autori del rapporto per il Comune di Como sono piuttosto nette su temi recenti (la Varese-Como-Lecco) ma anche su questioni storiche per la città (dagli autosili sublacuale e in piazza Cavour, passando per le ipotesi di metrotramvia e per la Borgovico bis).

Le prime note dolenti, probabilmente anche in relazione all'importanza del progetto in questione, arrivano sul fronte della teorica nuova autostrada Varese-Como-Lecco. Dopo un breve excursus storico su questa infrastruttura, nel documento si sottolinea che «la Regione ha modificato in più punti il tracciato, fino alla recente introduzione di una ipotesi alternativa al secondo lotto della Tangenziale di Como». La prima tegola arriva poco dopo: «Tale area (quella dove dovrebbe passare l'autostrada, ndr) è individuata come "ambito agricolo di interesse strategico" di rilevanza sovracomunale, che verrebbe irrimediabilmente compromessa dall'attraversamento viabilistico». Ma soprattutto «si ritiene che l'intervento non sia compatibile con la conservazione della rete ecologica, delle aree protette, degli ambiti destinati ad agricoltura di interesse strategico, del quadro paesaggistico esistente». Sostanzialmente, la Varese-Como-Lecco viene considerata "non sostenibile".

Secondo tema trattato, la Borgovico bis, tracciato che (sulla base del preliminare redatto nel 2009) dovrebbe scorrere parallela all'attuale via Borgovico nuova, passando sotto il ponte delle Ferrovie dello Stato da via Bellinzona fino a piazza Santa Teresa. Più, almeno sulla carta, un prolungamento interrato fino a viale Innocenzo. In questo caso, nessuna eccezione di natura paesaggistica è mossa all'infrastruttura, sebbene venga sottolineato il tema delle interferenze con le rogge della zona. In ultimo, però, il progetto viene giudicato potenzialmente sostenibile.

Bocciato senza appello - sempre sul piano ambientale - il progetto di un nuovo ingresso sulla A9 tra le vie per San Fermo e la Garibaldina, per evitare l'attraversamento del quartiere di Camerlata. Troppe le ricadute ambientali per promuovere l'idea. Segue un altro tema storico: la metrotramvia. Progetto chimerico che nemmeno il rapporto ambientale riesce a promuovere.

Se non altro per «la carenza di un disegno organico» con la lunga serie di altri progetti viabilistici, per la permanente assenza di troppe «valutazioni preliminari», per l'eventuale necessità «di una revisione complessiva dell'offerta di trasporto pubblico su gomma» e della «mobilità privata» oltre che - simbolo della confusione massima che regna da anni a Palazzo Cernezzini - per la conflittualità del progetto con le varie ipotesi di autosili nelle zone centrali della città, antitetici rispetto all'obiettivo della metrotramvia di togliere il traffico dalle direttrici per Como.

A proposito di autosili, stroncature nette per le ipotesi dibattute da anni del parcheggio sublacuale a Sant'Agostino e di quello sotto piazza Cavour, entrambi «in punti di estrema vulnerabilità in relazione al contesto circostante».

Emanuele Caso

Nella foto:

Una cartina indicante il primo lotto della Tangenziale di Como. Svanito il secondo lotto, la Varese-Como-Lecco, secondo la Regione, potrebbe sostituirlo