

# COMO 2030 VIABILITÀ MUSEI E ALTRE SFIDE

*Dalla tangenziale del Borgovico, che permetterebbe di snellire il traffico e valorizzare la zona, alla navetta circolare sul lago: tanti spunti per chi si presenterà alle prossime elezioni amministrative*

CLEMENTE TAJANA



Intrecci da razionalizzare e valorizzare: strade, ferrovie e il Fiume Aperto attorno all'autosilo FOTO BUTTI

Como città di lago e di confine internazionale ha opportunità sociali, economiche, commerciali, logistiche, storiche, amministrative, ecc. che possono essere trattate da esperti di settore; da tecnico milimetro ad accennare a due opportunità tra loro connesse: l'urbanistica e l'attrattività. La città è inserita in una convalle ed è attraversata da un eccessivo traffico veicolare con conseguente inquinamento; la transizione ecologica con auto ibride ed elettriche ridurrà l'inquinamento ma non la congestione, perché la rete stradale cittadina è piuttosto fragile. Como è però dotata di tre linee ferroviarie: la Canton Ticino-San Giovanni-Milano, la Como lago-Milano, la Como-Lecco. Le tre linee sono state recentemente interconnesse dalla Stazione Unica di via Scalabrini, che diverrà un importante interscambio di trasporto. La Como-Lecco non è ancora elettrificata ed è poco utilizzata, pur essendo strategica al fine di decongestionare la Strada Provinciale per Lecco. La ferrovia Como-Varese, smantellata negli anni '60, è stata riattivata attraverso il collegamento italo-svizzero Como-Stabio-Varese dove passano i treni Tilo (Ticino-Lombardia). La Svizzera continua giustamente a credere nel treno, come mezzo di trasporto anche nelle zone montane, e tra Como e Varese ha supplito alla cancellazione da parte italiana del fondamentale collegamento pedemontano.

## La rete dei trasporti

Il trasporto pubblico su strada potrebbe essere oggetto di un rilancio con ammodernamento dei mezzi e formazione di nuove corsie preferenziali, è però penalizzato dalla pandemia da virus poiché le persone temono il contagio per il non sempre facile distanziamento; la città sta quindi subendo una preoccupante congestione di auto. Tornando alla ferrovia, per portarvi maggiore utenza occorre potenziare i parcheggi di interscambio tra gomma e ferro: a Sud, oltre all'esistente parcheggio di Lazzago presso la stazione di Grandate, è indispensabile aumentare i parcheggi nelle adiacenze della Stazione Unica di Camerlata che sono insufficienti rispetto alla domanda, che sarà implementata dal recupero delle varie aree dismesse della zona. A Nord è necessario ampliare l'offerta di posti auto alla stazione di San Giovanni nell'ex-scalo merci, nel quale è in corso la realizzazione di un parcheggio di iniziativa privata.

A riguardo della rete stradale i comaschi auspicano che a breve tempo venga realizzato il secondo lotto della Tangenziale di Como, che alleggerirebbe dal traffico l'asse Ponte dei lavatoi-via Oltrecolle evitando l'attuale congestione a Lora e Lipomo. La penetrazione in città da Sud è funzionale attraverso il Ponte dei lavatoi e via Madruzza, ma si intoppa all'incrocio Oltrecolle-Madrussa che deve essere oggetto di una profonda revisione. La penetrazione da Nord (dallo svincolo autostradale di Brogeda e dalla Strada Statale Regina) attraversa il Borgovico con la quotidiana coda veicolare.

È stato dimenticato lo studio della tangenziale del borgo, impostato dall'Amministrazione Gelpi negli anni '60 e ripreso dall'Amministrazione Botta negli anni '90. Occorre ragionare su questo tema perché la tangenziale potrebbe valorizzare il Borgovico delle ville neoclassiche, come è avvenuto nel recupero del Borgovico vecchio dopo la diminuzione del traffico. Per raggiungere le mura e il lungolago la direttrice Est è servita dai due parcheggi di via Castelnuovo: il parcheggio a raso nel recinto dell'ex Oppe l'autosilo tra via Valleggio

e Palestro (poco frequentato perché non sufficientemente segnalato); in centro vi sono poi gli autosili di via Auguadi e via Lecco.

La direttrice Ovest, dopo la chiusura del parcheggio ex-Ticosa per la bonifica in corso, è scoperta. In attesa di realizzare un parcheggio alberato con la rotatoria (progettata dal Settore pianificazione territoriale del Comune) che consenta l'accesso all'ex-Ticosa anche da sud, può essere ampliato con demolizione dei capannoni il parcheggio ex-Stecav presso il Comando Vigili alleggerendo la pressione veicolare verso le mura.

Per essere in linea con le direttive europee Como deve migliorare i marciapiedi e gli attraversamenti pedonali, che sono il primo segnale di una città civile, ed essendo città lacuale deve dotarsi di una pista ciclabile continua sul lungolago Villa Geno-Villa Olmo. Tra Villa Geno e piazza De Gasperi, considerando che i pedoni preferiscono passeggiare sul marciapiede a lago e in largo Ramelli, alle bici può essere riservato il viale Regina Margherita che è leggermente rialzato rispetto alla strada costeggiando le ville eclettiche.

Da piazza De Gasperi ai giardini del Tempio Voltiano la pista ciclabile dovrebbe essere prevista dalla Regione Lombardia nella sistemazione di superficie dei lavori in corso pervasive e paratie antiesondazione. Dal Tempio Voltiano a piazzale Somaini il percorso ciclabile può essere ricavato nel riordino dell'area a nord dello Stadio per collegarsi con la pregevole ciclopedonale Lino Gelpi che va a Villa Olmo. La Villa Geno-Villa Olmo sarebbe anche l'opportunità, attraverso l'illuminazione, per dare un'immagine riconoscibile alla "Città di Volta": basta estendere all'arco lacuale gli eleganti lampioni "led" collocati recentemente nel primo tratto del viale Regina Margherita. Nella città lacuale è importante, sin dall'epoca romana, il trasporto su acqua che l'epidemia ha rilanciato perché può garantire il

distanziamento; occorre però diminuire il costo ed aumentare la frequenza.

Un vecchio sogno è un battellino, su modello veneziano, che faccia da "circolare" Tavernola-piazza Cavour-Villa Geno, un gradevole trasporto urbano da finanziare anche con contributo del Comune; la circolare via acqua sarebbe una vera opportunità per aumentare l'attrattività del capoluogo del Lario. Como è già attrattiva per le bellezze naturali e storiche: il lago, le colline delle Colme (a cui si accede con la funicolare e a piedi attraverso la sa-



**Rilanciare  
la città  
universitaria  
Oggi Como  
è subalterna  
a Varese**

lita San Donato/Sentiero Merini e le altre pedonali) e della Spina Verde, i monumenti comasini di cui è simbolo la cupola del Duomo, perfetta sintesi del paesaggio.

Como è anche attrattiva per gli insediamenti dell'Università, dell'Alta Formazione e della Cultura. Il Politecnico è tornato a Milano, ma a Como vi sono l'Università degli Studi dell'Insubria con molte facoltà, il Conservatorio Giuseppe Verdi, l'Accademia di belle arti Aldo Galli led, i Collegi universitari, la Fondazione Alessandro Volta (erede del Centro Volta), il Chilometro della conoscenza da Villa Olmo alla Sucota, i Musei e le prestigiose Associazioni culturali. A riguardo della "governance" tra le città pedemontane vi è da considerare che mentre tra Como e Lecco, attraverso l'unica Camera di Commercio, vi è una discreta collaborazione, dai cittadini è avvertita la subalternità di Como nei confronti di Varese sia nelle strutture socio-sanitarie, sia in quelle universitarie. Occorre affermare la pari dignità tra le due città al fine di avere una ricaduta positiva di immagine e frenare la preoccupante fuga di talenti. Al riguardo dell'ospitalità Como ha una pregevole dotazione di alberghi a cinque stelle, ma è carente nella dotazione di alberghi a tre stelle a costo contenuto che potrebbe fronteggiare la concorrenza turistica delle altre città lombarde e straniere. Como manca anche di un adeguato parcheggio per i pullman turistici (ad eccezione dell'intervento privato in corso a San Giovanni) finanziabile ponendo, come in analoghe città, un ragionevole Ticket Bus.

## Il sistema museale

L'articolato sistema museale, che ha come punto di forza il Tempio Voltiano, deve essere adeguato nelle due sedi di piazza Medaglie d'Oro e via Diaz seguendo l'esempio del Museo del Duomo e Pieve di Zezio, che aprirà a fianco della Cattedrale, ed è sempre aggiornato Museo della Seta. È importante, compatibilmente con le regole per evitare il contagio, riattivare i convegni scientifici della Fondazione Volta al fine di portare nuove competenze in città e sul lago. Un primo approccio ai temi dell'urbanistica e dell'attrattività ha evidenziato che a Como l'accessibilità e l'ecosostenibilità sono i due cardinali fine di produrre externalità positive e buone ricadute sull'occupazione. Non vi è più tempo per piangersi addosso; si deve puntare sulla rinascita di Como con una buona qualità della vita, tenendo conto che si deve convivere, ancora per qualche tempo, con il virus...

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'AUTORE



Clemente Tajana INGEGNERE

**STORICO  
INGEGNERE  
CAPO  
DEL COMUNE**

**Clemente Tajana (Como, 1941) è docente dell'Accademia di Belle arti Aldo Galli. È stato dal 1972 dirigente all'Urbanistica del Comune di Como, dal 1988 al 2001 Ingegnere capo. Laureato in Ingegneria e Architettura, i lavori urbanistici di cui è più orgoglioso sono la stesura del Piano Regolatore '75 che ha salvaguardato il centro storico e le colline di Como, il documento direttore del Piano territoriale di coordinamento provinciale e lo studio urbanistico del Campus del San Martino. Tra le sue pubblicazioni, due monografie su Brunate e sul Duomo. Tajana collabora con "L'Ordine" dal 2014: trovate tutti i suoi articoli nel sito <http://ordine.laprovincia.it>, da cui è possibile scaricare le pagine gratuitamente previa registrazione.**