

L'ANNUNCIO I permessi commerciali sono 8mila: per superare il problema il Comune farà un interporto a Lazzago. Collegamenti assicurati da Spt

# Furgoni in città murata, deciso lo stop definitivo

Caradonna: «Tra settembre e inizio 2009 in funzione il sistema leggero di distribuzione delle merci sul modello di Padova»

■ (c. b.) Meno traffico e meno inquinamento in città murata, con l'obiettivo di liberarla dal caos dei mezzi commerciali privati che durante tutta la giornata riforniscono i negozi del centro. Un progetto che diventerà realtà già nei primi mesi del 2009, o forse addirittura già a settembre, quando entrerà in funzione il sistema "leggero" di distribuzione delle merci gestito da un'unica società, che potrebbe essere esteso anche a tutta la convalle. «Faremo di tutto per essere pronti a settembre - ha detto ieri Fulvio Caradonna (An), assessore alla Mobilità - ma realisticamente sarebbe un miracolo». Il sistema è semplice. I distributori lasceranno la merce in un deposito di dimensioni ridotte, massimo 500 metri quadrati, che verrà individuato in un'area vicino all'autostrada, molto probabilmente a Lazzago o Grandate, oppure a Tavernola. Il collegamento con il centro città sarà poi assicurato da una società (forse la stessa Spt Spa) con mezzi leggeri - a metano o gpl, oppure Euro 4 - che razionalizzeranno la distribuzione effettuando un numero notevolmente minore di viaggi, riformando i negozi senza nessun costo aggiuntivo per i commercianti. Un modello che copia quello già operativo a Padova da quattro anni, e che è stato capace di ridurre il traffico dei mezzi commerciali nel centro storico, passati da 66 a 6, abbattendo il livello di inquinamento. Ed è stato proprio



**Walter Stefan**  
In tre anni la gestione è già in pareggio e abbiamo consegnato 650mila colli. Un successo anche per l'ambiente

è stato proprio Walter Stefan, il vicepresidente di Interporto di Padova spa, la società a cui il Comune ha incaricato di redarre un progetto attuabile a Como (costo della consulenza, 24mila euro), ad illustrare ieri a Palazzo Ceruzzi il funzionamento del modello operativo nel capoluogo veneto.

«In tre anni di servizio - ha detto Stefan - la gestione è già in pareggio e abbiamo consegnato 650mila colli. Un successo non solo per la minor congestione del traffico ma anche per l'ambiente: in 15 mesi e con 6 mezzi in servizio si sono ridotte le emissioni inquinanti». Tra sei mesi Interporto Padova dovrà presentare il piano dettagliato per far partire lo stesso sistema anche a Como. Tutto sarebbe finanziato dalle società di vettori (la cui adesione sarà volontaria e non obbligatoria), con il supporto di un contributo pubblico (che a Padova in 4 anni è stato di 360mila euro). «La situazione del centro storico - ha aggiunto Caradonna, presente alla conferenza stampa con il dirigente Pierantonio Lorini - è vicina al collasso. Il problema non sono solo le consegne commerciali, ma riguardano anche i residenti e i titolari di permesso per l'ingresso nella Zil. Adesso cominciamo ad affrontare il problema della consegna delle merci, poi risolveremo anche quello dei residenti e dei permessi». Ogni giorno, tra mezzi commerciali e privati, entrano in centro nelle ore destinate al carico e scarico - ovvero dalle 6 alle 11 e dalle 13 alle 16 - una media di 2.480 mezzi. In totale i mezzi commerciali provvisti di permesso per il centro sono 8mila. Non tutti però rispettano le regole: la media di infrazioni mensili è di 150. Il progetto è stato presentato ieri ai commercianti. «È un'ottima idea - hanno commentato il presidente di Commercio, Giansilvio Primavesi, e di Confesercenti, Sergio Ferrario - ora attendiamo di capire nel dettaglio come verrà realizzato anche a Como».



A sinistra, dall'alto: furgoni e il modello di sistema informativo utilizzati a Padova per razionalizzare la distribuzione delle merci. Qui sopra: il punto di raccolta, da dove parte lo smistamento

**IL PUNTO**  
■ **CAOS IN CENTRO**  
Ogni giorno, tra mezzi commerciali e privati, entrano in città murata nelle ore destinate al carico e scarico - ovvero dalle 6 alle 11 e dalle 13 alle 16 - una media di 2.480 mezzi. In totale i mezzi commerciali provvisti di permesso per il centro sono 8mila. Non tutti però rispettano le regole: la media di infrazioni mensili è di 150  
■ **LA NOVITA'**  
Entro al massimo i primi mesi del 2009 entrerà in funzione in centro a Como un sistema di distribuzione delle merci a basso impatto viabilistico e di inquinamento. I distributori lasceranno la merce in un deposito di dimensioni ridotte, massimo 500 metri quadrati, che verrà individuato in un'area vicino all'autostrada, molto probabilmente a Lazzago o Grandate, oppure a Tavernola. Il collegamento con il centro città sarà poi assicurato da una società (forse la stessa Spt Spa) con mezzi leggeri - a metano o gpl, oppure Euro 4 - che razionalizzeranno la distribuzione effettuando un numero notevolmente minore di viaggi, riformando i negozi senza nessun costo aggiuntivo per i commercianti. Tutto sarebbe finanziato dalle società di vettori, oltre a un contributo pubblico

MOBILITÀ Non c'è traccia del proseguimento italiano di Alptransit. Carioni: «Ancora in corso la valutazione dell'impatto ambientale»

## Super treni al palo da due anni: non decolla l'alta velocità

**MALTEMPO**  
Il lago è sopra lo zero Ma per ora non esonda

■ Il lago è sopra lo zero idrometrico, ha completato la lunga risalita dai minimi estremi sui quali ha iniziato l'anno e ieri, al misuratore di Malgrate, mancava mezzo centimetro al punto d'equilibrio. Ma a Como è stato superato. Solo tre millimetri sopra lo zero, ma è un segno importante di contrasto alla secca perdurante e di ristoro alla lunga crisi. Il +0,3 cm. all'idrometro presso la Navigazione rispetto ai -0,6 cm. dell'idrometro principale di Malgrate è la conferma che il livello della città è più basso rispetto al ramo lecchese, un fenomeno messo in evidenza nei numerosi studi degli anni scorsi sulla subsidenza, cioè il progressivo sprofondamento del suolo comasco. Ed è per questo che la fuoriuscita del lago su Como è anticipata rispetto alle indicazioni provenienti da Malgrate: l'avanzata delle acque batte la soglia d'attenzione a +120 all'idrometro principale e la soglia d'allarme a +140 centimetri. In realtà, a quei livelli, il lago è già sul marciapiede e rispettivamente in Piazza Cavour. Per il momento, per arrivare all'attenzione, mancano 180 milioni di metri cubi d'acqua.

■ Ferrovie dello Stato, il 2008 si è aperto con alcune novità negli orari dei treni che frequentano la stazione di Como San Giovanni: confermati tutti i collegamenti regionali di "Tilo", la società Ticino-Lombardia, costituita tra Ferrovie Federali e Trenitalia, è stato prolungato fino a Chiasso il percorso del treno che parte da Milano alle 6.05, mentre partirà da Chiasso il treno delle 7.20 che arriva a Milano alle 8.25. In compenso, il Como-Lecco delle 7.11 parte da Merone e non più dal capoluogo, perché evidentemente a Como non aveva utenti a sufficienza. Nel frattempo, sono quasi finiti i lavori per la messa in sicurezza del ponte di Santa Teresa, imbragato da ormai quattro anni, dopo un dissesto dalla volta e l'intervento, per la città, significa l'eliminazione di un "imbuto" dove i mezzi pesanti disattenti si sono incastrati più di una volta. Resta il punto interrogativo sul maxi parcheggio d'interscambio ad Albate: Trenitalia non s'è più fatta avanti con l'assessore Fulvio Caradonna, che ha assunto le competenze per questi generi di intervento. E non c'è traccia della grande opera del Gattardo, il proseguimento in Italia, con aggancio a Como, di Alptransit, la linea ad alta velocità e ad alta capacità che scende dalle Alpi e consentirà il passaggio di 216 supertreni al giorno, per passeggeri e merci.

■ Il progetto, soggetto a valutazione di impatto ambientale, è fermo da due anni al Cipe», dichiara il presidente dell'amministrazione provinciale, Leonardo Carioni che dieci giorni fa aveva accompagnato il leader della Lega Umberto Bossi ad un incontro con il presidente della Lega dei ticinesi, Giuliano Bignasca e fra i tanti argomenti transfrontalieri affrontati, anche il quadruplicamento della Chiasso-Como-Monza come proseguimento nord-sud di Alptransit, sempre ammesso che non venga privilegiata l'opzione nord-ovest, verso Novara e Varese.  
«A Roma, non si parla di Alptransit», ha poi ribadito Gian Carlo Giorgetti, segretario nazionale della Lega, a TeleTicino, nell'ambito di un programma al quale ha preso parte pure il presidente Carioni, già abbastanza indispettito per conto suo per tutta una serie di negligenze del Governo nei confronti del Nord e di Como...  
Nell'estate scorsa, ha ricordato Giorgetti, vicepresidente della Commissione esteri della Camera, era stato presentato al ministro per le Infrastrutture Antonio Di Pietro un dossier intitolato «Sistema Gattardo: quadruplicamento Chiasso-Milano»: se Alptransit non arriverà a Lugano prima del 2018, è anche vero che i tempi italiani sono biblici e perciò ogni indugio potrebbe costare.  
Avanza anche l'ipotesi dell'integrazione tra l'asse nord-sud, dedicato in speciale modo alle merci e l'asse nord-ovest, dedicato soprattutto ai passeggeri, ma finora non c'è niente, né da una parte, né dall'altra.

*l'intervento*  
**CORRE SU UN BINARIO IL FUTURO DELL'INSUBRIA**  
di Giuseppe Adamoli \*

È di poche settimane fa la firma, avvenuta a Briga, di un importante accordo tra Italia e Svizzera per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Mendrisio-Arcisate-Varese di cui si parla da oltre un decennio. Un segmento breve, di 17,7 chilometri, 6,5 dei quali in territorio svizzero, che avrà tuttavia un'importanza "storica" per le province "insubriche" di Varese e Como ma anche per il Verbano Cusio Ossola e naturalmente per il Canton Ticino. Si colmerà infatti un vuoto infrastrutturale che di fatto ha condannato questo territorio alla marginalità ferroviaria. Marginalità ulteriormente aggravata nel 1966 quando, con rara miopia socioeconomica, fu soppresso il collegamento tra Varese e Como via Malnate. Un vulnus inferto quando le Fnm non erano ancora regionalizzate e che di fatto ha reso sempre più problematiche le relazioni tra le due città distanti tra loro solo 27 chilometri e collegate via strada da un'arteria nel corso degli anni sempre più infrequente per densità e qualità di traffico.  
La tratta Arcisate Giuggio Stabio risulterà pertanto nevralgica ad almeno tre livelli: il primo locale metropolitano, perché metterà in rete la policentricità dell'Insubria collegando in tempi brevi le tre città leader, Varese, Como e Lugano; metterà in relazione diretta l'Aeroporto di Malpensa con queste tre realtà e con tutta l'area Pedemontana; infine sarà posta una tessera importante del sistema ferroviario del Nordovest che punta alla realizzazione nel Novarese di un punto di congiunzione strategico tra l'asse internazionale Sempione - Lötschberg e quello del San Gottardo.  
Ognuno di questi tre punti è senza dubbio meritevole di uno speciale approfondimento. In questa sede mi limito al primo. La circolarità ferroviaria, tra Varese, Como e Lugano, sarà un contributo concreto alla crescita e alla maturazione dell'identità insubrica in termini economici, culturali e turistici. Crescerà inevitabilmente la consapevolezza di non essere un semplice territorio cuscinetto tra due grandi poli di riferimento come Zurigo a Nord e Milano a Sud. Un territorio che possiede i numeri economici (quasi 200 mila imprese attive) e culturali (8 sedi universitarie, 5 siti Unesco) per diventare una regione per il futuro, anche se divisa tra due Stati, Italia e Svizzera. Due mondi a contatto ma a lungo "separati" dai diversi destini delle rispettive storie, pensiamo per esempio ai timori generati oltre confine dall'espansionismo mussoliniano negli anni trenta. Un gelo superato nei primi tre decenni del dopoguerra soprattutto in chiave economica.  
Da più di vent'anni però i contatti, gli intrecci, gli scambi, le relazioni a tutti i livelli tra l'Insubria svizzera e quella italiana hanno raggiunto una densità e un'intensità di cui gli stessi media insubrici si rendono assai poco conto. Insomma sia pure tra difficoltà e qualche residua diffidenza sta affermandosi, accanto alle due identità svizzero ticinese e lombarda del Nordovest, una nuova e originale identità insubrica. I nuovi collegamenti daranno in questa direzione una mano considerevole. Un risultato importante raggiunto grazie alla sinergia che su questo specifico tema, a livello di Regione Lombardia, si è realizzata tra la maggioranza e l'opposizione ulivista.

SCANDALO CAMPANIA Acsm: «Nessuna comunicazione». La Regione: «Non si sa se saranno smaltiti a Como». La Lega: «Bruni vieti il transito»

## Pozzi sui rifiuti: «Non credo che sarà necessario ricorrere alla Guzza»



La Lega è mobilitata: ieri ha chiesto a Bruni un'ordinanza di divieto

■ (c. b.) Rimane alta l'attenzione sui rifiuti provenienti dalla Campania che potrebbero essere smaltiti nei forni di incenerimento lombardi, tra cui quello di Acsm alla Guzza. Ieri il presidente della Regione, Roberto Formigoni, ha di nuovo dichiarato la disponibilità ad aiutare la Regione Campania, seppure «a determinate condizioni». Ma in città la guardia resta alta, e la Lega è tornata sulle barricate chiedendo al sindaco Stefano Bruni un'ordinanza che vieti l'arrivo della spazzatura di Napoli e provincia a Como.  
Per ora, però, tutto è ancora in fase di stallo. «Non siamo ancora in grado di sapere se arriveranno o meno i rifiuti in Lombardia - ha detto l'assessore allo Sviluppo Sostenibile della Regione, Massimo Buscemi - tantomeno se saranno smaltiti a Como. Da Roma non ci hanno ancora fatto sapere nulla. Se il Governo si decide, noi faremo quel-

lo che sarà possibile, altrimenti sarà Prodi a tenersi i rifiuti. Solo nel caso in cui arrivasse la richiesta da Roma, valuteremo dove sarà possibile smistare i rifiuti. Questo avverrà attraverso un decreto del presidente della Lombardia, e i forni scelti non potranno dire di no, ma saranno obbligati ad accettare la spazzatura».  
Fino a ieri non c'è stato ancora alcun contatto tra la Regione e la società che gestisce il forno inceneritore alla Guzza. «Non abbiamo ancora ricevuto alcuna comunicazione - ha dichiarato ieri Giorgio Pozzi, presidente di Acsm - comunque, nel caso che davvero la Lombardia decidesse di contribuire allo smaltimento dei rifiuti di Napoli non credo sarebbe necessario ricorrere al nostro impianto, visto che si parla di un quantitativo limitato alle 5-6 mila tonnellate. La politica della Regione mi sembra comunque responsabile,

nel senso che non dimentica le ragioni dell'emergenza e della solidarietà, pur mantenendosi ben ferma nella richiesta di precise condizioni rispetto all'eventuale conferimento e smaltimento nei nostri territori».  
La Lega, intanto, continua la sua battaglia dopo aver annunciato di essere pronta a scendere in strada per bloccare i camion con i rifiuti di Napoli. «Ci vuole un'ordinanza del sindaco - ha detto l'assessore comunale della Lega, Maurizio Favero - per vietare il transito e l'arrivo sul territorio comunale di rifiuti provenienti da fuori regione». Come già anticipato ieri, inoltre, per venerdì mattina a Villa Saporiti è convocato un vertice straordinario dell'Unione delle province lombarde - chiesto dal presidente Leonardo Carioni - per discutere dell'eventuale smaltimento dei rifiuti campani negli impianti regionali.

\* Consigliere regionale Partito Democratico