

# La città del futuro



*L'avvocato Lorenzo Spallino,  
urbanista e presidente dell'associazione  
dal nome beneaugurante "La città possibile"*

**P**er quanto riguarda il futuro del traffico comasco abbiamo rivolto quattro domande all'avv. Lorenzo Spallino, urbanista e presidente dell'associazione "La città possibile".

- Nelle pagine precedenti abbiamo tentato di radiografare il fenomeno del traffico nella convalle comasca partendo dalle origini per arrivare alla situazione drammatica attuale. La città ormai si sente strangolata nello sviluppo delle attività tradizionali e l'inquinamento conseguente ci sta uccidendo tutti a poco a poco.

Se non ci opponiamo alle metastasi di una tale situazione patologica, rischiamo che diventi irreversibile. Per questo ci siamo rivolti a lei, che

**del problema è un esperto, per sapere se esiste un rimedio da attuare in futuro. Ammesso che ci resti un futuro.**

**Capisco che la domanda, per le sue incognite, è più adatta ad un astrologo o ad un indovino che ad un tecnico. Comunque, lei è libero di guardare in una sfera di cristallo e predirci un futuro: Come sopravviverà al soffocamento?**

La cosa curiosa è che io non sono un "tecnico": mi occupo di urbanistica, sia a livello professionale che personale, ma non posso certo dirmi un esperto di mobilità, come lo sono Colorni, Gelmini, Lorini e così via. Posso quindi cercare di dare una risposta da un punto di vista più generale e, →

credo, più vicino allo spirito della domanda.

Lei premette “la città si sente strangolata”: credo che il dato obiettivo da cui partire sia proprio questo, il “sentire” della città nei confronti del traffico o, in altre parole, il livello di aspettative e di attenzioni che i cittadini pongono nelle amministrazioni locali a questo proposito.

Penso che, tutto sommato, questa città stia meglio di altre dalle caratteristiche territoriali ben più favorevoli (andamento pianeggiante, impianto più recente e così via). Lei è mai stato a Monza nei giorni di mercato? Le consiglio di farlo, tanto per avere un metro di paragone.

Como sconta peculiarità morfologiche del tutto particolari, cui si aggiungono percorsi di accesso e transito alla convalle attraverso tracciati che, ad eccezione della Napoleona, sono ancora quelli originari per dimensioni e localizzazione. Ne deriva una gestione del sistema estremamente delicata, che non consente facili alternative nel momento in cui uno degli assi principali è, per le ragioni più diverse, interrotto o fortemente limitato.

Ora: questo è un problema che si risolve realizzando – come sento spesso dire – nuove vie di accesso, nuovi attraversamenti, nuove direttrici, nuovi attrattori di traffico? Io credo di no. Credo sia angelistico pensare che si possa intervenire sulla movimentazione soltanto favorendola, rendendola più “snella”, come se le automobili si dirigessero indistintamente verso un punto indeterminato in qualche modo a noi estraneo.

Vede, è Camerata che è segnata dal traffico di attraversamento, non la convalle: le proporzioni dei dati sono assolutamente speculari. A Camerata il traffico di attraversamento è pari al 70%, in convalle è attestato intorno al

35%. Se è evidente la necessità per l’anello esterno di un sistema tangenziale diverso e più razionale, è chiaro che soprattutto la convalle ha bisogno di interventi regolatori non solo dal lato dell’offerta, ma anche della domanda, la cui limitazione non può es- ➔



sere circoscritta alle porzioni “storiche” dell’impianto cittadino (Città Murata, piazza Roma, piazza Volta) perché le conseguenze ambientali e atmosferiche di un traffico veicolare eccessivo riguardano tutti, non solo gli automobilisti.

Per rispondere a quanto mi chiedeva: Come non sopravviverà (o meglio, sopravviverà male) se insisterà in una politica di gestione del traffico tesa a inseguire una domanda sempre più aggressiva e numericamente consistente.

**- Quali sono gli errori o le omissioni che hanno portato la città a questa situazione?**

Guardi, credo sia poco utile adoperarsi per individuare singoli errori o specifiche omissioni nell’ambito di un tessuto in continua mutazione come quello urbano: penso piuttosto che dovremmo porre più attenzione al dato finale, alla forma futura di questa città e agli strumenti per attuarla.

Quale che sia la Como che vogliamo, la gestione attiva del traffico privato ne è un elemento importante e in molti casi prioritario.

Le faccio un esempio, tanto per essere – come si dice piaccia ai comaschi – concreto.

L’area Ticososa ha tutte le potenzialità per assumere un ruolo determinante nel futuro di Como: nessuna di queste potenzialità può però dirsi estranea al fatto che in questo momento l’area è un’isola circondata da un traffico veicolare insostenibile nell’ottica della riqualificazione. Lei non è un “tecnico”, ma credo possa immaginare cosa può voler dire consentire oggi la realizzazione di attrattori di traffico (centri commerciali e così via) lungo l’asse della tangenziale.

E la cosa curiosa, nel caso di viale Innocenzo XI, è che realizzare un se-

condo asse viario in parallelo che consenta il recupero della stessa tangenziale, è del tutto fattibile: con la realizzazione del sistema ferroviario ad alta velocità il tracciato di San Giovanni verrà destinato al solo esercizio metropolitano. A questo punto nulla vieterà, sfruttando la circostanza invece di lamentarsene, di realizzare un nuovo tracciato tangenziale a raso sopra al tracciato F.S. da interrare, con la conseguenza di una importante riqualificazione urbanistica complessiva di tutta l’area compresa tra l’attuale tangenziale e la sede ferroviaria, espellendone definitivamente il transito veicolare di attraversamento (Gelmini, 1992). La Como del 2000 è lì: ma qualsiasi progetto che ignori la soluzione del problema “traffico” mi sembra un inutile esercizio di stile.

Solo ipotesi suggestive? Non credo. Sono del parere che una buona dose di idealità sia un antidoto efficace ad un approccio progettuale apparentemente “concreto” ma in realtà poco rispettoso della complessità del reale. È Martinotti a ricordarci che sono proprio i progetti apparentemente astratti di equilibrio del territorio, di rispetto ambientale, di valorizzazione dei centri minori degli anni Sessanta, che si sono rivelati concreti per gli anni Ottanta e successivi, mentre i progetti di pezzi di città, indifferenti al resto del territorio, che si auto-definivano concretissimi, si sono dimostrati astratti e inattuabili.

**- È ancora possibile rimediare e quali sono i rimedi? (Elenco alla rinfusa: energie sostitutive pulite – superstrade – tangenziali – posteggi in periferia e collegamenti con bus veloci – traffico su binario – ritorno ad una vita spartana).**

Temo che il problema non sia quali siano le soluzioni, ma in che modo →



possano essere attuate.

Credo infatti che il tempo delle soluzioni “imposte” dall’alto sia finito e ho l’impressione che la scarsità di attenzione alle ragioni “pubbliche” delle scelte amministrative imponga la verifica e la ricerca dell’accettazione di determinate scelte, che indolori non sono.

Le “Domeniche senz’auto” rientrano in questo disegno: ma se le amministrazioni locali mostrano evidenti segni di indifferenza e di scetticismo nei loro confronti, mi sembra difficile che possano essere attuate con lo spirito che meriterebbero. Ed è un peccato, perché dove i governi locali si impegnano in questo senso, tre cittadini su quattro si dichiarano pienamente soddisfatti dell’iniziativa e favorevoli ad una loro replica a cadenze regolari.

Detroit ha quasi tredici posti auto per ogni residente del centro e Houston addirittura trenta: eppure sono alcune delle metropoli più invivibili del mondo. Al contrario in Europa si as-

siste alla riappropriazione delle superfici un tempo destinate a parcheggio: così Copenaghen vieta il parcheggio in tutte le strade del centro e Ginevra proibisce il parcheggio a chi ci lavora, imponendo l’utilizzo della rete pubblica.

Forse la soluzione del problema non è nella moltiplicazione indiscriminata degli spazi a parcheggio, neppure se camuffati da opere di supporto economico a tunnel di attraversamento del lungolago di cui nessuno sente l’esigenza. Non crede?

**- Per concludere. Lei è presidente di una associazione dal nome augurante “Città possibile”. Esiste davvero una città possibile o è un’utopia? E se esiste, ce la può descrivere?**

La città possibile esiste. Se fosse un’utopia, non credo mi interesserebbe inseguirla. La città possibile è la forma di urbanizzazione che rinnega la re- ➔

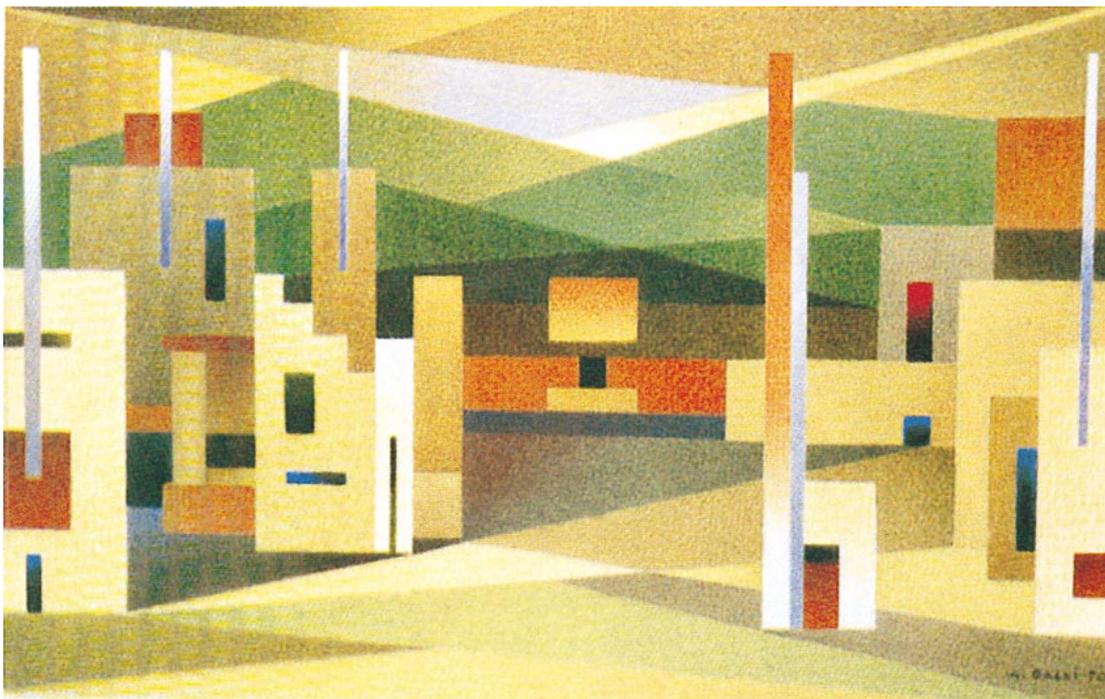
gola della assoluta equiparazione tra i bisogni, dando ad ognuno il giusto ruolo.

Alla cima della piramide la città possibile sceglie di porre gli ultimi, perché una città vivibile è quella che sostituisce il cittadino medio, adulto, maschio e lavoratore con il bambino (Tonucci, 1996).

Educare ad una cittadinanza attiva, significa che concrete iniziative locali, ispirate all'ecologia urbana, richieste o addirittura in parte attuate dagli stessi cittadini, possono cambiare, a volte in modo significativo, un quadro urbano caratterizzato da isolamento, spazi pubblici inesistenti e da una "cultura della strada" aggressiva: questa è "la città possibile" – sorta a Co-

mo nel 1994 sull'esempio di Torino – di cui sono orgoglioso di essere presidente. C

*Progetti, proposte ed esperienze dell'associazione "La Città Possibile", presente a Como dal 1994, sono presenti sul sito internet dell'associazione alla pagina [www.cittapossibile.org](http://www.cittapossibile.org). Per essere informati di iniziative e appuntamenti dell'associazione è sufficiente iscriversi alla newsletter inviata gratuitamente via e-mail. La sede legale della Città Possibile è in Maslianico (CO), via Burgo 2a 22026, tel. 031/513109 fax 031/3346361 – [como@cittapossibile.org](mailto:como@cittapossibile.org).*



*L'intervista rilasciata dall'avv. Lorenzo Spallino è corredata con la riproduzione di opere di astrattismo geometrico del pittore comasco Aldo Galli*