



LEGAMBIENTE

Circolo di Como "Angelo Vassallo"

TANGENZIALE DI COMO

Con riferimento all'infrastruttura viaria denominata "*Tangenziale di Como*", cioè ai 2 lotti di tracciato autostradale, di 3 e 6 chilometri, per complessivi 9 chilometri circa di lunghezza, dei quali il primo lotto è già stato realizzato, e collega lo svincolo di Grandate/al confine con Villa Guardia dell'autostrada A9, con la zona a sud della città di Como, attraverso l'uscita detta dell' Acquanera, mentre il secondo tratto è attualmente fermo alla fase progettuale, e si snoderebbe dallo svincolo dell' Acquanera verso il terminale presso il comune di Albese con Cassano, il Circolo di Legambiente "A. Vassallo" di Como intende rendere note le proprie valutazioni.

L'opera pubblica in questione è ancorata ad elementi progettuali (dati dei flussi di traffico) e di impatto ambientale che risalgono oramai nel tempo ad oltre 20 anni addietro, che andrebbero sicuramente aggiornati in relazione ai cambiamenti normativi occorsi ed ai mutati bisogni di movimentazione di persone e merci. Tuttavia resta innegabile il fatto che l'infrastruttura risponda ad un modello di società e degli spostamenti privati che risulta decisamente superato soprattutto nella particolare temperie e sensibilità attuale.

Entrando più in dettaglio aggiungiamo le seguenti osservazioni:

1) **Il tracciato viario insiste su un territorio con valenze ambientali considerevoli**, ed una parte dello stesso ha già subito le modificazioni conseguenti alla realizzazione del primo lotto; mentre il secondo tratto - ancorché quasi completamente in galleria - produrrebbe però certamente apprezzabili interazioni attraversando o essendo limitrofo ad un com-

prezioso con rischi di tipo idrogeologico, ed a zone di elevata sensibilità ambientale (il SIC Torbiera del Bassone, la Valbasca, il Parco della Spina Verde, le aree adiacenti al lago di Montorfano).

2) **Dal punto di vista dei costi di pedaggio**, che incidono notevolmente sull'utilizzo massivo del percorso, gli stessi permangono sicuramente elevati (con riferimento al 1° lotto), se rapportati con analoghe tariffe applicate da Autostrade per l'Italia. Non è convincente a questo proposito, il fatto di realizzare la seconda tratta "ad una canna", cioè non come una autostrada e quindi non suscettibile di pagamento, in quanto questa ipotesi prevederebbe l'accollamento alla fiscalità pubblica del costo dell'intera opera, giacché in questo caso il cosiddetto "Project financing" non risulterebbe attivabile. Sarebbe invece da perseguire semmai l'azzeramento del pedaggio del primo lotto che ne migliorerebbe la sua utilizzazione. Con il progetto "ad una canna" poi, verrebbe di parecchio diminuita la capacità di attrazione del traffico, con la conseguente notevole riduzione della possibilità di fluidificazione dello stesso.

3) **La sostenibilità economica dell'opera**, con un investimento che si aggira attorno agli 800/900 milioni di euro, non pare essere suscettibile del cosiddetto "Project financing" neanche in relazione alla realizzazione del secondo lotto come autostrada poiché diseconomico, mentre con un impianto ad "una singola canna", relativamente meno costoso, si porrebbe a carico della fiscalità generale, attingendo quindi a fondi pubblici che potrebbero invece essere meglio impiegati ad esempio su progetti riguardanti la mobilità sostenibile, sull'implementazione delle ferrovie o del trasporto sulle vie d'acqua.

Per i motivi sopraesposti il circolo ritiene opportuno in questa fase di **non dare seguito alla realizzazione del secondo lotto della "Tangenziale di Como"**, e di privilegiare invece nel progetto della mobilità futura, l'implementazione del traffico su ferrovia, ed in particolare a questo proposito ci sta a cuore la tratta "Albate-Camerlata, Molteno, Lecco", in associazione comunque con una espansione degli altri sistemi di mobilità dolce e sostenibile.

Il direttivo del Circolo Legambiente "A. Vassallo" di Como.