

3. Il sistema della mobilità

(a cura di Pierantonio Lorini)

3.1. Gli obiettivi specifici da raggiungere

Onde soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, occorre:

- a. completare il sistema tangenziale per garantire che gli spostamenti veicolari di transito non confliggano con l'ambiente urbano;
- b. riqualificare la rete della mobilità urbana, pubblica e privata, assicurando che siano garantiti gli spostamenti interni e di scambio con il mondo esterno;
- c. limitare gli impatti del sistema dei trasporti per quanto riguarda sia la congestione del traffico, che genera estese conseguenze sull'accessibilità ai differenti ambiti urbani e sul consumo globale di tempo, sia gli impatti ambientali (inquinamento atmosferico, acustico e visivo);
- d. creare una città vivibile sotto il profilo della qualità ambientale, soprattutto abbattendo i livelli di inquinamento atmosferico e acustico nel rispetto delle specifiche norme comunitarie e nazionali, riducendo i consumi energetici e aumentando i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale: un ambiente urbano più sicuro può incentivare la scelta di utilizzare i trasporti pubblici, prendere la bicicletta o andare a piedi, tendenza che non solo ridurrebbe la congestione e le emissioni inquinanti ma avrebbe anche risvolti positivi sulla salute e sul benessere dei cittadini;
- e. contenere l'uso individuale dell'automobile privata e aumentare la quota di cittadini trasportati dai mezzi collettivi, anche con soluzioni di car pooling e car sharing oltre a politiche di mobility management;
- f. ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane caratterizzate da elevate densità di traffico, individuando soluzioni integrate per i trasporti e infrastrutture e l'uso ottimale dell'informazione agli utenti, oltre a favorire l'uso di mezzi alternativi di trasporto con minore impatto ambientale, promuovendo altresì la logistica e le tecnologie destinate a riorganizzare la distribuzione delle merci in città.

3.2. Le strategie d'intervento

3.2.1. Il trasporto collettivo

- i) Potenziare le modalità di trasporto pubblico locale in sede propria e/o protetta, su ferro, gomma e acqua, per renderle competitive col veicolo individuale, in particolare per l'accesso alla convalle (integrazione servizi LeNord/Trenitalia, tramvia, autolinee, potenziamento della navetta lacuale Tavernola – piazza Cavour);
- ii) rafforzare la centralità e il ruolo della stazione di Como S. Giovanni (raccordata alla variante stradale del BorgoVico), quale nodo riqualificato del sistema integrato dei trasporti, capace di convogliare e smistare la domanda di mobilità di un importante bacino d'utenza, anche a vantaggio del servizio internazionale veloce del progetto AlpTransit;
- iii) migliorare le prestazioni e la qualità dell'offerta di trasporto collettivo (comfort di viaggio, velocità commerciale, regolarità di servizio ecc.) e ridurre l'impatto ambientale dell'offerta di trasporto pubblico;
- iv) aumentare l'effetto rete dell'intero sistema del trasporto, migliorando l'integrazione delle varie modalità e rendendo più semplici e rapidi gli interscambi per i passeggeri;
- v) garantire l'incremento della copertura territoriale in termini di estensione della rete di trasporto pubblico locale, con particolare riguardo agli ambiti urbani coinvolti da riqualificazione e al nuovo ospedale S. Anna;
- vi) migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico locale in sede propria/protetta con adeguati nodi di interscambio modale: la disponibilità di stazioni multimodali, dove i passeggeri possano cambiare mezzo di trasporto senza difficoltà (accedendo rapidamente all'informazione necessaria, e sentendosi sicuri e a proprio agio) assicura un considerevole risparmio di tempo e incentiva l'uso dei trasporti pubblici;
- vii) adottare efficaci politiche di orientamento della domanda e di trasferimento modale verso sistemi di trasporto più sostenibili, attraverso sia azioni che disincentivano modi di trasporto a maggior impatto (come

la tariffazione degli accessi a specifici ambiti urbani, la regolamentazione della sosta e la limitazione dell'offerta di sosta in ambiti di trasformazione urbana, l'introduzione di zone a traffico limitato o di aree pedonali, etc.), sia la promozione attiva di specifiche modalità alternative al mezzo privato motorizzato che aumentino e diversifichino l'offerta, l'integrazione e sostegno tariffario, l'aumento della sicurezza e dell'accessibilità.

3.2.2. *La rete stradale*

- a) Strutturare la rete su quattro livelli gerarchici:
 - 1) rete primaria (sistema autostradale e tangenziale, incluso il 2° lotto verso l'intersezione SP342 – SP639 – SP37), per supportare gli spostamenti di ampio raggio di transito e/o di distribuzione da e per l'area urbana);
 - 2) rete principale (strade interquartiere, rete costituita essenzialmente dal sistema delle direttrici storiche di penetrazione e attraversamento della città) per garantire spostamenti ampi all'interno dell'ambito urbano o per la connessione col sistema tangenziale;
 - 3) rete secondaria (strade di quartiere e interzonali) a servizio degli spostamenti di minore entità e per garantire il raggiungimento di tutti i quartieri urbani;
 - 4) rete locale, con funzione d'accesso, per lo più inserita in "isole ambientali" a traffico moderato;
- b) migliorare l'accessibilità al sistema tangenziale, con interventi a cura delle società concessionarie e degli enti territoriali competenti, per ridurre le percorrenze veicolari nei centri abitati, mediante:
 - 1) il mantenimento della previsione dello svincolo del Turchio, in direzione Milano, per garantire un accesso più diretto all'autostrada dal centro città (variante di Borgovico – via San Fermo);
 - 2) l'introduzione dello svincolo parziale, da e per l'Autostrada A9, sul primo lotto della tangenziale sud, in corrispondenza della SP35 "dei Giovi";
 - 3) la previsione di un raccordo a est dell'abitato di Senna Comasco, fra la SP36 Canturina e il nuovo collegamento Como/Cantù/Mariano per l'accesso più diretto allo svincolo Acquanera (che consentirebbe, in particolare, di ridurre il traffico di attraversamento nei nuclei urbani di Senna e Albate);
- c) migliorare la capacità di deflusso della principale direttrice urbana Giulio Cesare/Roosevelt/Innocenzo XI, mediante:
 - 1) ristrutturazione del "nodo cerniera" fra viale Roosevelt e via Grandi, con formazione di intersezione a due livelli e conseguente coerente riorganizzazione del nodo di "San Bartolomeo";
 - 2) costruzione della "variante di Borgo Vico" da viale Innocenzo XI/via Borsieri alle vie Bixio/per Cernobbio/Bellinzona;
- d) migliorare, con adeguate politiche di orientamento della domanda, la ripartizione modale del traffico di scambio con il centro urbano di Como a favore di mezzi di trasporto più sostenibili;
- e) riqualificare e valorizzare l'intera zona a lago, fra Villa Geno a Villa Olmo, con riassetto del sistema di circolazione lungo il perimetro della Città murata e con l'estensione delle Zone a Traffico Limitato;
- f) migliorare la sicurezza degli utenti deboli con l'estensione della rete pedonale e ciclabile, introducendo isole salvagente in corrispondenza degli attraversamenti delle strade interquartiere e di quartiere e con interventi di moderazione del traffico lungo la rete locale residenziale;
- g) riqualificare e valorizzare il sistema dei sentieri di connessione fra la città, la Spina Verde e la collina di Brunate, salvaguardando in particolare i sentieri che si dipartono dal centro storico (Sant'Abbondio, San Giovanni/Santa Marta, Sant'Agostino e San Giuliano).

3.2.3. *La sosta veicolare*

- a) Attuare politiche di gestione della sosta, in termini di dimensionamento e regolamentazione, atte a drenare quote significative di domanda di lungo periodo verso i parcheggi di interscambio con il sistema di trasporto collettivo, in coerenza con i vincoli fisici e ambientali della città;
- b) riqualificare le vie e piazze del centro, eliminando la sosta lungo strada a favore di pedoni, ciclisti e trasporto collettivo di qualità;

