

3.3. Il disegno prospettico della mobilità

3.3.1. *Le premesse*

Traffico e congestione limitano notevolmente l'accessibilità e la qualità della vita in città. Sono pertanto necessari interventi strutturali a servizio della mobilità delle persone e delle merci, in grado di accrescere l'attrattiva e la qualità dell'ambiente urbano e di evitarne il declino, realizzando un elevato grado di sostenibilità sociale, economica ed ambientale.

La mobilità urbana in Como, intesa come mobilità interna e mobilità di scambio, in particolare con l'area di convalle, rappresenta la gran parte della mobilità totale. In contrasto con le strategie europee¹, il modello di mobilità urbana in Como è incentrato sul mezzo privato. Assai lontano è, pertanto, il riequilibrio modale, ancorché parziale, a favore del trasporto collettivo, in grado di aggredire i problemi strutturali del traffico e dell'inquinamento in città, attraverso un'offerta di trasporto pubblico con elevate prestazioni qualitative di servizio.

Anche lo sviluppo modesto di misure dissuasive della circolazione privata (estensione delle aree e degli orari di divieto nelle zone più congestionate della città, incremento degli stalli di sosta a pagamento, ampliamento delle zone riservate alla mobilità non motorizzata, quali isole pedonali e piste ciclabili) dimostra una scarsa visione strategica ed un ritardo culturale nell'approccio ai temi della sostenibilità del trasporto.

Le proposte inerenti la mobilità sono state formulate per invertire questa tendenza e considerando alcune caratteristiche peculiari della città, tra cui:

- a) quelle geomorfologiche: l'area centrale di Como è fortunatamente incastonata in una valle circondata da formazioni collinari, che racchiudono il nucleo storico ed il primo bacino del Lario, di grande valore ambientale;
- b) la dispersione urbana, ossia il trasferimento di una parte della popolazione residente in comuni contermini, nei quali è stato conveniente sviluppare le residenze a minor costo, ma che ha portato alla necessità di dover aumentare il numero di viaggi e la distanza da coprire;
- c) la pressione turistica, elemento certamente positivo per lo sviluppo della città e per il benessere dei suoi abitanti.

Il piano, tenendo in grande considerazione questi fenomeni caratteristici della realtà comasca, promuove l'accessibilità urbana attraverso politiche mirate, da un lato, al potenziamento della rete del trasporto collettivo, dall'altro al miglioramento della rete della viabilità (in particolare quella di circonvallazione urbana), con interventi tesi a garantire condizioni di trasporto (pubblico e privato) e di mobilità funzionali alla valorizzazione della vocazione turistico – ricettiva della città.

In questa logica, per quanto concerne il sistema insediativo, appare essenziale promuovere la realizzazione di poli attrattori urbani in corrispondenza dei nodi di interscambio e/o attestazione del servizio di trasporto collettivo.

Il percorso di trasformazione della città dovrà garantire migliori condizioni di accesso e di fruizione in sicurezza degli spazi pubblici, promuovendo le risorse storiche, architettoniche, paesaggistiche, ambientali e culturali della città.

Il sistema infrastrutturale a lungo termine della grande Como, così come prefigurato nella carta "Sistema della mobilità – scenario di piano", che dovrà essere sviluppato con l'ottimale inserimento ambientale, paesaggistico e funzionale, include soluzioni per:

- a) un centro intermodale merci a nord di Milano connesso al sistema ferroviario del Gottardo²;
- b) il completamento del sistema tangenziale urbano, adeguatamente svincolato con le radiali dei quadranti ovest, sud ed est;
- c) la promozione del trasporto pubblico e dell'intermodalità ferro – gomma / privato – pubblico;

¹ "Libro bianco" della Commissione europea, "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", del 2001, revisionato nel 2006; "Libro verde" della Commissione europea, "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" del 2007.

² progetto elvetico Alp transit in avanzata fase di realizzazione, quadruplicamento tronco bivio Rosales – Seregno e gronda est verso Bergamo

- d) la riqualificazione della viabilità interna attraverso la realizzazione della variante di Borgovico e attraverso interventi di razionalizzazione del “nodo cerniera” (area ex Ticosa) e della rete stradale secondaria;
- e) l’integrazione del sistema ferroviario, la riqualificazione delle stazioni urbane e la promozione del trasporto tranviario comunale (in direzione del nuovo Ospedale Sant’Anna e della stazione di Albate – Camerlata) e provinciale (in direzione di Olgiate Comasco e Cantù);
- f) il potenziamento delle reti dei percorsi pedonali e ciclabili;
- g) la promozione della sicurezza urbana e della qualità degli spazi e dei trasporti pubblici nei quartieri, in particolare in prossimità dei servizi e delle attrezzature pubbliche e di uso pubblico;
- h) riqualificazione della maglia stradale di livello locale all’interno delle “isole ambientali”.

Le scelte programmatiche di lungo periodo del Documento di Piano per il sistema infrastrutturale urbano prevedono quindi la realizzazione di nuovi tronchi stradali e la riqualificazione della rete esistente, la risoluzione di nodi critici della mobilità su gomma (incluso il trasferimento dell’autostazione da Sant’Agostino a San Giovanni), l’integrazione dei servizi ferroviari e la riorganizzazione del trasporto pubblico di area urbana con la formazione della tramvia Como – San Giovanni – Como Lago – Scalabrini – Ospedale Sant’Anna / Stazione Albate Camerlata, la protezione delle linee di forza delle autolinee urbane e la promozione delle forme di mobilità lenta.

La sostenibilità ambientale ed economica delle scelte di Piano nel settore della mobilità urbana³, in un quadro complessivo di progressivo decremento dell’accesso con i veicoli privati nel centro urbano e di intermodalità con i parcheggi d’interscambio e le infrastrutture di trasporto collettivo in sede riservata e protetta, può essere garantita con sinergici interventi di tariffazione degli accessi veicolari motorizzati a specifici ambiti urbani, da valutare attentamente in successivi studi di settore e da attuare con la condivisione dei residenti.

In proposito si evidenzia la positiva valutazione da parte della Fondazione Cariplo del progetto “*Un sistema integrato di interventi per la mobilità sostenibile a Como*” che erogherà nel biennio 2011 – 2012 un contributo per lo sviluppo di uno studio di fattibilità su scala ampia territoriale mirato all’ottimizzazione e promozione delle forme di mobilità collettiva, all’ottimizzazione delle politiche di regolazione degli accessi e a favorire e semplificare la fruizione delle forme di mobilità meno inquinanti e più sostenibili.

Le analisi condotte nello studio saranno in particolare finalizzate a prevedere gli effetti che un eventuale sistema di pedaggio induce sugli utenti stradali in differenti ipotesi di politica tariffaria (incrociando livello di costo, orari e delimitazioni territoriali). La valutazione della politica di tariffazione degli accessi prevede di utilizzare i proventi per la realizzazione di un sistema di trasporto collettivo forte (metrotranvia) sfruttando le peculiarità del sistema urbano della mobilità: poche direttrici di accesso alla convalle (con sole 6/7 porte si può controllare l’attuale volume di traffico stradale in ingresso, pari ad oltre 90.000 veicoli/giorno), orografia particolare che favorisce i punti di contatto (nodi d’interscambio) fra rete viaria e trasporti collettivi in sede propria (ferro e acqua).

Lo studio prenderà in considerazione anche le più recenti tecnologie di gestione della sosta dei veicoli sono in grado di rendere meno oneroso il costo del servizio di gestione della sosta.

La scelta di analizzare e approfondire le possibilità offerte dai sistemi di regolazione con tariffa e contemporanea intensificazione dell’offerta di sistemi alternativi in aree centrali e sub centrali, deriva dalle tante esperienze positive in questo senso condotte in molte città europee. È importante sottolineare che le ragioni di tale scelta non sono solo ambientali, ma tendono a ottimizzare le risorse disponibili, in ottica cioè di sviluppo sostenibile.

In un periodo quinquennale si prevede la realizzazione degli interventi descritti nei paragrafi seguenti.

3.3.2. *Gli interventi sul sistema dei percorsi e delle aree pedonali e ciclabili*

Gli interventi per la mobilità ciclistica, da realizzarsi nel rispetto delle caratteristiche tecniche fissate dal decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 e coerenti con i Piani di settore e con le disposizioni della Legge Regionale n. 7/2009 “*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*” comprendono:

³ Ricerca di equilibrio fra risorse generate e restituzione al territorio di qualità urbana attraverso nuove infrastrutture, nuovi servizi e riqualificazione dell’esistente

- a) dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico;
- b) parcheggi attrezzati e stazioni bike sharing, prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico e presso strutture pubbliche;
- c) messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico;
- d) intese con le aziende di trasporto pubblico per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici.

Gli interventi principali realizzabili nel quinquennio includono:

in convalle:

- i) la realizzazione di parcheggi custoditi per biciclette nelle aree di pertinenza delle principali stazioni e l'istituzione del servizio bike sharing, in quanto l'integrazione treno – bici ed il completamento della rete di itinerari ciclabili consentono di ampliare l'area di influenza delle stazioni ferroviarie alle intere superfici pianeggianti della città;
- ii) il completamento degli itinerari ciclopedonali interni alla Zona a Traffico Limitato e lungo le mura della Città Murata;
- iii) le radiali che uniscono il centro storico alla zona residenziale est, al borgo di via Milano, al mercato, alla stazione di Como Borghi, a Sant'Abbondio (sede universitaria) e alla stazione di Como San Giovanni;
- iv) la linea di forza sul lungo lago che si sviluppa da villa Geno a Villa Olmo per poi proseguire fino a Villa Erba / Cernobbio e Svizzera (in territorio di Maslianico);
- v) la realizzazione di nuove zone 30 al fine di favorire l'istituzione di itinerari ciclabili, in promiscuo con i veicoli a motore, lungo la rete stradale locale.

nella zona pianeggiante della Como Sud:

- a) l'itinerario est – ovest con valenza anche ricreativa che da Lora / Lipomo (ove si connettono con i percorsi della valle del Cosia e del lago di Montorfano), attraverso la Valbasca, raggiunge i nuclei residenziali e la stazione RFI di Albate Camerlata, per poi proseguire verso la stazione FNM di Grandate Breccia, dove ha inizio la prevista *greenway* della dismessa linea ferroviaria Grandate – Malnate;
- b) il percorso che attraversa il centro abitato di Camerlata, Rebbio e Breccia, servendo i principali poli scolastici, i centri commerciali e il nuovo Ospedale Sant'Anna;
- c) l'asse che unisce il piazzale Camerlata (punto di rendez – vous delle autolinee urbane ed extraurbane) alle stazioni FNM / RFI di via Scalabrini e si connette con l'itinerario est – ovest;
- d) interventi di moderazione del traffico nelle zone residenziali;

i percorsi, con pendenza più accentuata, di connessione fra la rete di Convalle e gli itinerari esterni:

- a. a sud quello storico, con maggior pendenza, che dalla Basilica di Sant'Abbondio lungo le vie Regina Teodolinda e Rimoldi, consente di raggiungere la basilica di San Carpoforo e il piazzale Camerlata, nonché quello, con pendenze ridotte della valle del Fiume Aperto che, a monte della sede ferroviaria RFI, raggiunge via Cumano – via Belvedere.
- b. sud – est quello che, sfruttando le poco acclivi via Pannilani e la dismessa sede del tram, consente di raggiungere Tavernerio, Montorfano e gli itinerari cicloturistici della Brianza;
- c. a est quello turistico, integrato con l'impianto funicolare Como – Brunate, per accedere alla dorsale per Bellagio ed agli altri itinerari montani del Triangolo Lariano;

Questi interventi, che in generale riguardano sedi stradali esistenti, verranno realizzati in conformità ai programmi pluriennali dell'Ente.

3.3.3. *Gli interventi sul sistema del trasporto collettivo*

Il Piano riconosce come elemento infrastrutturale di primaria importanza la rete ferroviaria urbana esistente, con tre linee (quella internazionale del Gottardo e le due regionali Como – Saronno – Milano e Como – Lecco) e 8 stazioni (di cui tre centrali – Como San Giovanni RFI / Como Lago / Como Borghi FNM – e cinque all'esterno della convalle, inclusa quella in territorio elvetico accessibile a piedi dal quartiere di Ponte Chiasso).

Nei periodi di punta la frequenza del servizio ferroviario suburbano è di 15' sulla tratta gestita da Trenitalia e TILO "Albate Camerlata – Como San Giovanni – Chiasso" e di circa 20' sulla tratta, gestita da LeNORD "Grandate Breccia – Camerlata – Como Borghi – Como Lago".

In attesa degli studi definitivi e della programmazione dei lavori per la realizzazione in lotti funzionali della rete tranviaria Como S. Giovanni – Como lago – Camerlata – Nuovo Ospedale – Olgiate Comasco / Albate Camerlata – Trecallo – Senna Comasco – Cantù, il Piano punta nel breve periodo:

- a) allo sfruttamento delle penetrazioni ferroviarie da Chiasso, Albate Camerlata e Grandate Breccia, che offrono servizio cadenzato con frequenza dai 30' ai 15' negli orari di punta verso le stazioni centrali di Como, favorendo l'interscambio modale gomma / ferro ed istituendo servizi bike sharing e depositi custoditi per le due ruote presso le stazioni;
- b) alla protezione del trasporto collettivo su gomma mediante corsie riservate lungo le direttrici di forza di accesso al centro città (via Varesina, via Paoli, via Canturina, via per Cernobbio – Largo Spluga – via Borgovico), in sinergia con la costruzione del programmato primo lotto della tangenziale sud e della progettata variante di Borgovico;
- c) all'estensione delle zone a traffico limitato e/o a traffico alleggerito lungo le direttrici di via Milano e del lungo Lario Trento e Trieste;
- d) allo spostamento dell'autostazione da piazza Matteotti all'ex scalo merci della stazione di Como San Giovanni;
- e) alla riqualificazione delle stazioni e delle fermate del trasporto pubblico locale.

3.3.4. *Gli interventi sulla viabilità principale*

Le nuove infrastrutture realizzabili nel periodo quinquennale, ponendo la massima attenzione al territorio, al paesaggio urbano e agli ambiti verdi, comprendono:

- a) il completamento del sistema tangenziale (primo lotto – già finanziato ed appaltato – e secondo lotto, da realizzarsi nel rispetto dell'accordo di programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano) allo scopo di garantire che gli spostamenti veicolari di transito non confliggano con l'ambiente urbano;
- b) la realizzazione della variante di Borgovico, opera strategica e prioritaria, da realizzarsi con finanziamenti pubblici e/o con sistemi di tariffazione degli accessi, allo scopo di:
 - i) eliminare la congestione lungo le radiali del quadrante nord – ovest di accesso alla città (via Borgovico / via Bixio);
 - ii) proteggere l'asse di forza delle linee del trasporto collettivo provenienti da Chiasso, Sagnino, Maslianico e Cernobbio, consentendo quindi di migliorare le prestazioni e la qualità del servizio (velocità commerciale, regolarità e comfort di viaggio), rendere più appetibile il nodo d'interscambio di Tavernola e ridurre l'impatto ambientale;
 - iii) ricucire e riqualificare l'ambito urbano di notevole pregio storico – architettonico ed ambientale che si estende dalla Città Murata alla Zona Stadio e a Villa Olmo;
- c) il completamento, da parte degli Enti competenti, delle seguenti connessioni fra sistema tangenziale e le radiali di accesso alla città mediante:
 - i) formazione dello svincolo parziale del Torchio fra via per San Fermo / SP 17 Garibaldina e la tangenziale ovest (Autostrada A9), per garantire una più diretta uscita dal centro in direzione Milano, evitando l'attraversamento del quartiere di Camerlata;
 - ii) formazione dello svincolo parziale sulla SP 35 dei Giovi, in territorio di Grandate, per sollevare la viabilità urbana locale di Como, Grandate e Casnate con Bernate dal traffico pesante generato dalla zona industriale, posta immediatamente a sud dell'area urbana del capoluogo provinciale;
 - iii) formazione di un nuovo raccordo fra la SP 36 Canturina e il “nuovo collegamento Mariano Comense – Cantù – Como” in direzione dello “svincolo Acquanera” della tangenziale sud, a est dell'abitato di Senna Comasco, per eliminare il traffico di transito (flussi da e per la SS 340, l'Autostrada A9 Milano – Svizzera, la SS 342 per Varese) dai centri abitati di Albate e Senna Comasco;
- d) la fluidificazione della direttrice di distribuzione urbana Giulio Cesare – Roosevelt – Innocenzo XI, mediante ristrutturazione a due livelli del “nodo cerniera” (intervento da realizzarsi contestualmente alla riqualificazione dell'area ex Ticoso) e riorganizzazione delle intersezioni contigue;

- e) la ristrutturazione dell'asse viale Cattaneo – via Lucini per garantire, in sinergia con gli interventi relativi alla variante del Borgovico ed alla ristrutturazione del “nodo cerniera”, la limitazione del traffico motorizzato in zona Sant'Agostino e lungo Lario Trieste e Trento.

Altri interventi minori riguardano:

- a) la risoluzione del nodo di Lazzago per meglio garantire l'accesso al Centro Lario TIR;
- b) la ristrutturazione di via Canturina fra via Acquanera e il Cimitero con l'introduzione di rotatorie e la formazione di viabilità locale di accesso ai parcheggi delle aree residenziali in espansione;
- c) la fluidificazione della direttrice via Varesina – via D'Annunzio con l'inserimento di rotatorie alle intersezioni, oggi semaforizzate, di via Lissi, via Virgilio, piazzale Giotto.

Come già accennato, la programmazione delle opere più costose di competenza comunale, in assenza di risorse derivanti da finanziamenti europei, statali, regionali e provinciali, non potrà che basarsi su modelli di finanziamento alternativi (park pricing⁴, congestion charge⁵ e road pricing⁶) funzionali anche al governo della mobilità urbana per un riequilibrio modale in grado di aggredire i problemi strutturali del traffico e dell'inquinamento in città.

3.3.5. *Il sistema dei parcheggi*

Lo scenario di Piano persegue l'obiettivo di riqualificazione dei nuclei storici della Città Murata, dei borghi di S. Agostino, Vico e via Milano e di riduzione generalizzata dello stazionamento lungo strada a favore di pedoni, ciclisti, trasporto collettivo e degli spostamenti automobilistici essenziali, classificando i parcheggi pubblici su tre livelli:

Impianti d'interscambio

Il dimensionamento dei parcheggi da realizzarsi nel lungo periodo, dovrà essere calibrato in base alle modifiche che verranno apportate alla rete integrata dei trasporti ed alle politiche di controllo del traffico che verranno attuate.

Nel breve periodo si prevede la promozione del parcheggio Valmulini (600 p.a. integrati con il servizio bus di area urbana e il servizio “porte aperte” delle autolinee extraurbane) e la realizzazione dei seguenti impianti negli Ambiti di riqualificazione urbana (CP1 e CP2):

- i) PONTE CHIASSO (circa 150 p.a.) – interscambio con i servizi suburbani ferroviari di Trenitalia e TILO presso la stazione di Chiasso (attuale frequenza 30' – prevista a regime 15', con servizi incrociati S11 e S10 lungo la tratta Chiasso – Como S. Giovanni – Albate Camerlata) e con il servizio automobilistico di area urbana linea 1 (attuale frequenza nei periodi di punta 7,5');
- ii) ACQUANERA (circa 150 p.a.) – interscambio con il servizio suburbano ferroviario di Trenitalia e TILO presso la stazione Albate Camerlata FS (attuale frequenza 30' – prevista a regime 15', con servizi incrociati S11 e S10 lungo la tratta Albate Camerlata – Como S. Giovanni – Chiasso);

nonché eventuale potenziamento del parcheggio di LAZZAGO per l'interscambio col servizio suburbano de LeNORD.

Impianti di “dissuasione”

Parcheggi ubicati alle “porte” della convalle e finalizzati all'attestamento delle autovetture dirette in centro e con durata di stazionamento prolungata (superiore alle 2 ore), non drenate dai parcheggi periferici d'interscambio. Tali impianti, ubicati lungo gli assi di forza del trasporto pubblico locale urbano e serviti dal sistema di stazioni bike sharing, comprendono:

- i) SCALO MERCI FS (circa 700 p.a., inclusa l'offerta destinata all'utenza diretta a Milano) – parcheggio da realizzarsi in struttura, facilmente accessibile sia da nord (prevista variante di Borgovico) che da sud

⁴ politiche di tariffazione della sosta differenziate per zona, orario e tipologia utenza.

⁵ pedaggio che devono pagare i conducenti di alcuni mezzi a motore per poter accedere a zone urbane congestionate.

⁶ tariffazione sull'uso dell'infrastruttura stradale.

(viale Innocenzo XI); questo impianto consentirà agli utenti di raggiungere comodamente il centro a piedi, in bicicletta o con navetta minibus ad elevata frequenza che raggiungerà, con percorso protetto, le piazze centrali (Cacciatori delle Alpi, Volta, Cavour, Verdi – Popolo) e la stazione Como Borghi FNM;

- ii) TICOSA (circa 700 p.a.) – parcheggio multipiano facilmente accessibile dalle principali direttrici da sud, est e nord che convergono sul programmato nuovo “incrocio cerniera” a due livelli;
- iii) MORO / COMO BORGHİ FNM (circa 350 p.a.) – parcheggio multipiano fuori terra, da realizzarsi nel rispetto delle essenze arboree di pregio esistenti ad integrazione dell’offerta del vicino impianto interrato di via Castelnuovo; questo impianto, dedicato soprattutto alla sosta delle autovetture provenienti da sud – est (via Statale per Lecco e via Carso – Valleggio) consentirà agli utenti di raggiungere comodamente il centro a piedi, in bicicletta o con navetta minibus ad elevata frequenza che da via Moro raggiungerà, con percorso protetto, le piazze centrali (Verdi – Popolo, Cavour, Volta, Cacciatori delle Alpi) e la stazione di Como S. Giovanni;
- iv) ZAMENHOF (circa 300 p.a.) – parcheggio multipiano fuori terra, su area comunale, da realizzarsi nel medio periodo integrato con la variante stradale di Borgovico, sostitutivo dei posti auto del Pulesin e di via Simone Cantoni, consentirà agli utenti di raggiungere comodamente il centro a piedi, in bicicletta o con gli autobus urbani delle linee 1, 6 e 11 (una corsa ogni 7,5’);

La fattibilità di questi impianti sostitutivi è supportata sia dall’inserimento di buona parte degli stessi in “ambiti strategici di riqualificazione urbana”, sia dalla possibilità di finanziamento mediante l’utilizzo dei proventi dei parcheggi a pagamento lungo strada così come previsto dall’art. 7, comma 7 del vigente Codice della Strada.

Impianti centrali

Parcheggi sostitutivi di posti auto lungo strada, da realizzarsi in project financing, finalizzati ad agevolare la fruizione delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato, comprendono:

- i) TORRIANI – INNOCENZO XI (circa 250 p.a.) – parcheggio multipiano fuori terra, ubicato a soli 100 metri dalla Zona a Traffico Limitato; tale impianto ideale per l’accesso pedonale alla Città Murata ed all’area del mercato che si svolge nelle giornate di martedì, giovedì e sabato lungo viale Varese – viale Cattaneo – largo Spallino e viale Battisti, andrebbe a sostituire l’ipotizzato impianto interrato lungo le mura di viale Varese di più difficile costruzione per vincoli archeologici e monumentali;
- ii) SIRTORI (circa 300 p.a.) – parcheggio da realizzarsi come standard nell’ambito del P.I.I. “Stelline”, ubicato a soli 150 metri da Torre San Vitale (angolo sud – est della cinta muraria) ed utile anche per migliorare l’accessibilità al mercato ortofrutticolo;
- iii) PIAZZA CAVOUR (circa 300 p.a.) – parcheggio su due piani interrati, dedicato in particolare al miglioramento dell’accessibilità della zona turistica del Lungo Lario Trieste che si sviluppa, con alberghi ed esercizi di ristorazione senza soluzione di continuità, dalla piazza stessa fino al porticciolo del borgo storico di Sant’Agostino ed alla stazione della Funicolare Como – Brunate; tale impianto è ovviamente da considerarsi sostitutivo di quello “sub – lacuale” già ipotizzato in piazza De Gasperi, meno funzionale (a valle del tronco stradale con la più alta densità di ristoranti e bar con tavoli all’aperto fronte lago locali) e di minore appetibilità per l’eventuale realizzazione in project financing;

3.3.6. *Le fasce di rispetto delle infrastrutture di trasporto*

Le fasce di rispetto hanno lo scopo di proteggere le infrastrutture esistenti o previste dal P.G.T quali strade, ferrovie, funicolari e tranvie e sono rappresentate nelle specifiche tavole.

Fasce di rispetto stradale

Sono indicate nelle tavole “Fasce di rispetto infrastrutture di trasporto” e “Grafo rete viaria con classificazione funzionale e profondità fasce di rispetto”.

La profondità della fascia di rispetto stradale coincide con la distanza da osservare per l’edificazione, da misurare a partire dal confine stradale esistente e/o di progetto (di norma: limite esterno come risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, anche per le strade private, il

confine è costituito dal ciglio più esterno del fosso di guardia, della cunetta, del marciapiede e della banchina, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea).

Le fasce di rispetto stradale sono normalmente destinate alla realizzazione di nuove strade o corsie di servizio, all'ampliamento di quelle esistenti, alla creazione di percorsi pedonali e ciclabili, alle piantumazioni e sistemazioni a verde e alla conservazione dello stato di natura, alla realizzazione di barriere antirumore.

In corrispondenza di intersezioni stradali a raso alla fascia di rispetto si deve aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti la fascia di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio della profondità della fascia, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi. In corrispondenza e all'interno degli svincoli e' vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

La sistemazione della fascia di rispetto stradale deve innanzitutto essere funzionale alla protezione degli insediamenti dal rumore concorrendo a separare, anche visivamente, gli stessi dalla viabilità principale (classi A, B, C, D ed E).

Le distanze minime da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade sono, in generale, le seguenti:

nel Centro Abitato (strade urbane):

- m. 30 per Autostrade – Classe A
- m. 20 per strade di Scorrimento – Classe D
- m. 10 per strade Interquartiere – Classe E1
- m. 7,5 per strade di Quartiere – Classe E2
- m. 5 per strade Interzonali e Locali – Classi F1, F2, F3, F4

fuori dal Centro Abitato (strade extraurbane):

- m. 60 per Autostrade e strade extraurbane principali – Classi A/B
- m. 30 per strade extraurbane secondarie – Classi C1 e C2
- m. 20 per strade locali – Classe F.

I limiti di arretramento stradale sono riportati in termini numerici nella tavola “Grafo rete viaria con classificazione funzionale e profondità fasce di rispetto” ed in termini grafici, per la sola viabilità principale, nella tavola “Fasce di rispetto infrastrutture di trasporto”. In quest’ultimo elaborato le fasce di rispetto stradali sono rappresentate con continuità grafica allo scopo rappresentare efficacemente la gerarchia funzionale dell’intero sistema viario (rete principale), anche se le distanze minime di arretramento non hanno effetto in corrispondenza degli ambiti CT1, CT2 e CT3, in quanto gli stessi individuano rispettivamente:

- a) CT1 “città murata e borghi storici”;
- b) CT2 “centri storici suburbani, nuclei storici ed edifici di valore storico e/o rilevanza artistica e/o ambientale”;
- c) CT3 “tessuto o immobili altamente qualificati o contemporanei di pregio testimoniale”.

Relativamente all’ambito CV1 – “tessuto urbano consolidato”, i limiti di arretramento stradale, che, allo scopo di mitigare le esternalità negative del traffico motorizzato, risultano in generale essere quelli riportati nelle tavole “Fasce di rispetto infrastrutture di trasporto” e “Grafo rete viaria con classificazione funzionale e profondità fasce di rispetto stradale”, possono essere oggetto di deroga lungo assi stradali caratterizzati da allineamenti fronte strada che costituiscono cortine edilizie continue, per le quali il Settore Mobilità si riserva di valutare le singole motivate istanze.

Fasce di rispetto ferroviarie

Riguardano le tre linee esistenti: quella internazionale Chiasso – Milano (con le gallerie di Monte Olimpino 1 e 2) e quelle regionali Como – Molteno – Lecco e Como – Saronno – Milano.

La costruzione, la ricostruzione e l’ampliamento di qualsiasi opera, pubblica o privata, in vicinanza a linee ferroviarie è regolata dall’art. 49 del D.P.R. 753/80 che ne vieta l’esecuzione all’interno della fascia di 30,00 m dalla rotaia più vicina al manufatto, da misurarsi in proiezione orizzontale.

Per derogare eccezionalmente a tale limite è obbligatorio acquisire la preventiva autorizzazione dalle Autorità preposte (Società Concessionaria della linea e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) nel rispetto delle leggi vigenti in materia.

Fasce di rispetto di altre infrastrutture di trasporto

Lungo i tracciati di funicolari terrestri su rotaia e delle tramvie, l'art. 51 del D.P.R. n. 753 del 1980 fissa la distanza minima di 6 metri dalla più vicina rotaia, pur aumentabile all'occorrenza a 2 metri dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati e comunque in modo tale da rendere libera la visuale per la sicurezza della circolazione nei tratti curvilinei.

Pertanto per tali impianti, esistenti o di progetto, nella tavola "Fasce di rispetto infrastrutture di trasporto" si prevede un arretramento di m. 10,00 dall'asse del tracciato.

Il sistema della mobilità negli "Ambiti strategici di riqualificazione urbana" CP1 e CP2 verrà definito in fase di trattazione del relativo Piano d'area.