



- Parcheggi sottoutilizzati
  - Viabilità utilizzata in modo improprio
  - Percorsi ciclabili e pedonali critici
  - Nodi critici
  - Nodi critici
- A** Rete viaria. Utilizzo improprio dell'asse viario sia per la naturale vocazione che per le caratteristiche planaltimetriche;
- B** Rete viaria. Nodi e strade con un elevato carico di traffico leggero e pesante;
- C** Rete viaria. Organizzazione complessa della circolazione viaria in alcune intersezioni esterne o interne ai nuclei abitati;
- D** Rete pedonale. Offerta di infrastrutture non adeguate a soddisfare la domanda di mobilità in corrispondenza di zone a vocazione prevalentemente turistica, commerciale, residenziale, nei collegamenti con gli istituti scolastici e con le attrezzature e servizi fortemente richiesti dall'utenza debole (strutture sanitarie, impianti sportivi, biblioteche, centri ricreativi, ecc);
- E** Rete ciclabile. Percorsi ciclabili poco sicuri laddove si registra una elevata domanda di mobilità;
- F** Sosta. Sottoutilizzo di alcuni parcheggi in struttura e non, a causa di una scarsa visibilità degli accessi o della segnaletica di indirizzo e per la collocazione percepita "distante" dal centro. Lo scarso utilizzo spesso è legato ad una scarsa conoscenza dell'offerta esistente e dei servizi di interscambio disponibili;
- G** Sosta. Domanda di sosta in Corviale molto elevata, che non soddisfa adeguatamente la domanda di alcune categorie di fruitori (residenti, ospiti delle infrastrutture ricettive, turisti);
- H** Sosta. Utilizzo improprio dell'offerta di sosta a rotazione, soprattutto nelle strade interne alla Città Murata;
- I** Scarsa o poco immediata segnaletica stradale di indirizzo verso i parcheggi o verso i poli di maggiore attrazione;
- S** Sottoutilizzo della viabilità primaria a scapito di percorsi secondari più lunghi e congestionati.

**NOTA:** Per il testo completo si rimanda alla relazione "Analisi dello stato attuale e quadro diagnostico" - § 8.2 "Le criticità a livello puntuale"

**A** Rete viaria. Utilizzo improprio dell'asse viario sia per la naturale vocazione che per le caratteristiche planaltimetriche della strada.

**A1** Via Bellinzona. È utilizzata impropriamente come strada di attraversamento nonostante la sua vocazione commerciale e residenziale. I mezzi che vi transitano sono veicoli leggeri e pesanti, con forti ripercussioni sul livello di sicurezza della strada che presenta un numero elevato di incidenti.

**A2** Via Nino Bizio. Strada particolarmente trafficata e utilizzata in alternativa a Via Borgo Vico e Via Bellinzona. L'andamento planaltimetrico e la sezione stradale ridotta, la rendono particolarmente pericolosa e non idonea al ruolo che svolge. In molti tratti sono assenti i marciapiedi e l'uscita dalle residenze private è pericolosa perché direttamente in strada.

**A3** Viale Geno e Lungo Lario Trieste (da Piazza De Gasperi a Piazza Amendola). La strada è utilizzata come parcheggio con una circolazione a doppio senso di marcia. La sua posizione di pregio e la forte vocazione turistica è confermata dall'elevato passaggio di pedoni durante tutti i giorni della settimana, soprattutto nel periodo estivo.

**A4** Via per Torino (SP 583). Strada con due carriere di dimensioni ridotte, particolarmente congestionata nei fine settimana e nel periodo estivo.

**A5** Via Rienza. La strada è utilizzata impropriamente per i collegamenti dai comuni posti a est del confine comunale e diretti verso Como, come alternativa alla SP 342. La sede stradale è stretta e con andamento tortuoso. L'immissione su via Brianza, regolata da segnaletica di precedenza, risulta difficile e pericolosa per la scarsa visibilità.

**A6** Via Turati/Via Donatori di Sangue/Via Maggò. Il percorso è attualmente utilizzato come alternativa al transito dei mezzi con massa complessiva superiore alle 75 tonnellate sul Viadotto del Lavato. L'utilizzo è temporaneo, in attesa dell'ultimazione dei lavori di sistemazione dell'infrastruttura.

**A7** Via Catenazzi. Rappresenta un bypass rispetto alla viabilità principale della zona (via Bellinzona e Piazzale Anna Frank) per i veicoli in uscita dalla Dogana (Ponte Chiusso) e diretti verso l'autostrada A9. È utilizzata impropriamente nonostante la sua vocazione commerciale e residenziale.

**A8** Via Pio XIV/A Via Conciliazione. Strada particolarmente trafficata e utilizzata come collegamento fra i quartieri di Ponte Chiusso, Monte Olimpino e Tavernola, in alternativa alla viabilità che si snoda senza sensibili variazioni di quota lungo il corso del Torrente Breggia. L'andamento planaltimetrico e la sezione stradale in alcuni tratti, rendono questa via pericolosa e non idonea al ruolo che svolge.

**A9** Via Gobbi. Strada utilizzata impropriamente come bypass del nodo di Camerata per raggiungere via Canturina da Via Pasquale Paolo e Via Scalabrini. Si tratta di una strada con vocazione residenziale in cui il transito dovrebbe avvenire a velocità basse permettendo così una migliore convivenza con la componente pedonale. L'immissione su via Canturina risulta difficoltosa e pericolosa.

**A10** Via Lusi/Via Akkiba. Strada utilizzata impropriamente dai veicoli che, provenienti da sud lungo l'arteriale Via Scalabrini/Via Del Lavoro/Via Repubblica Romana, vogliono raggiungere via Varesina bypassando il nodo di Camerata. Le sedi stradali sono in alcuni tratti strette e il transito dovrebbe avvenire a velocità basse. Sono stati realizzati degli interventi di moderazione del traffico lungo alcune tratti delle vie, ma rimane a mitigare la velocità nel posto nel punto in cui sono stati realizzati.

**A11** Via Riarognone/Via Varesina. Strada che consente ai veicoli che da Via Varesina devono raggiungere via D'Annunzio, di bypassare la viabilità principale. Le immissioni risultano difficoltose e pericolose, in particolare le manovre di svolta a sinistra.

**A12** Via Acquarera. Strada utilizzata impropriamente per i collegamenti est/ovest nella zona sud della città, come alternativa alla viabilità principale e come porta di ingresso dei veicoli provenienti da sud (ambiente canturino). Si tratta di una strada con vocazione residenziale e caratterizzata dalla presenza di istituti scolastici e impianti sportivi, in cui il transito dovrebbe avvenire a velocità basse permettendo così una migliore convivenza con la componente pedonale e una maggiore sicurezza.

**A13** Via Ninguarda/Via Frisia/Via Al Piano (da Via Frisia a Via Acquarera). Strada utilizzata impropriamente dai veicoli provenienti da sud (ambiente canturino) che utilizzano questo percorso come alternativa a Via Canturina e alla viabilità principale.

**A14** Via Monticelli. Strada utilizzata impropriamente come bypass delle intersezioni semaforizzate del nodo di Via Canturina/Via Maggò/Via Acquarera da parte dei veicoli che da Via Maggò devono dirigersi verso Via Canturina. La sede stradale è stretta (è possibile il transito di un solo veicolo) e l'andamento tortuoso.

**A15** Via Mirabello. Strada utilizzata dai veicoli provenienti dai comuni lungo il confine comunale posti a sud-est della città (Capago Intimiano e Montorfano) come alternativa alla viabilità principale.

**A16** Via Madonna/Via Carso. Rappresenta un itinerario di ingresso e uscita alla parte est della Corviale, in particolare per i veicoli provenienti da sud ed est. L'andamento planaltimetrico, la sezione stradale ristretta e la forte pendenza (soprattutto di Via Madonna) rendono l'itinerario pericoloso e non idoneo al ruolo che svolge.

**A17** Via Milano. Strada utilizzata come accesso privilegiato al Girone per i veicoli provenienti da sud che percorrono Via Napoleone. Le caratteristiche della strada e la presenza di numerosi attraversamenti pedonali e accessi laterali causano una forte congestione soprattutto nelle ore di punta del traffico. La strada funge da itinerario principale per la quasi totalità delle linee del TPL provenienti da sud e l'elevata congestione provoca ripercussioni sulla regolarità e sulla puntualità del trasporto pubblico.

**B** Rete viaria. Nodi e strade con un elevato carico di traffico leggero e pesante.

**B1** Rotatoria Via Pellico/Via Per Cernobbio/SS40 "Reggia". I volumi sono elevati e le dimensioni della rotatoria non consentono una circolazione veicolare fluida. Si verificano momenti di elevata congestione sia nella punta del mattino che della sera.

**B2** Piazzale Santa Teresa. Nodo "cerniera" di distribuzione dei flussi da Per Cernobbio, la zona nord (Tavernola) e la zona nord ovest (Via Bellinzona) del territorio comunale. Resulta più critica la svolta a sinistra, disostata, per entrare in Via Borgo Vico vecchia.

**B3** Piazza Matteotti. Elevato traffico veicolare e sosta di mezzi ingombranti quali autobus e pullman turistici, presenta un'organizzazione della circolazione disordinata e di non immediata lettura (Via Foscolo, Via Leopardi, Piazza Matteotti, Piazza Amendola, Lungo Lago Trieste). Inoltre, si evidenzia l'elevato flusso pedonale per la presenza di fermate del TPL (gomma, ferro e lacustro) e per la vicinanza al lungalago.

**B4** Asse Giulio Cesare/Ambrosoli/Castelnuovo/Piave. La scarsa permeabilità trasversale e la difficoltà di inserimento dalle strade laterali, abbassano l'accessibilità e il livello di servizio. Gli unici punti di inversione sono all'altezza di via Carlini (bidirezionale). Via Palermeo e via Magenta (ciascuna per un senso di marcia) fino ad arrivare alla vicina rotatoria Giulio Cesare, zone Lottici.

**B5** Stuale per Lacco/Via Obreolice al confine con il Comune di Lipomo. La criticità rimane soprattutto sul lato Lipomo per il tessuto commerciale che determina un elevato flusso di traffico continuo in tutte le fasce della giornata.

**B6** Intersezione Via Napoleone/Via Turati. Il coinvolgimento di Via Turati nel percorso obbligato per i mezzi pesanti e l'elevato traffico lungo la Napoletana la rendono particolarmente critica. Sulla stessa Via Napoletana si formano lunghe code di veicoli in attesa di svoltare a sinistra in via Turati, creando notevoli ripercussioni sulla circolazione dei veicoli (privati e pubblici) su Via Napoletana che devono proseguire diritto verso il nodo di Camerata.

**B7** Rotatoria Obreolice/Viadotto dei Lavato. La criticità si presenta per coloro che attendono di entrare in rotatoria da Via Maggò/Donatori di Sangue, per l'elevato flusso di veicoli in direzione Via Obreolice/Viadotto dei Lavato.

**B8** Rotatorie Via Canturina/Viadotto Lavato e Canturina/Belvedere. Le criticità sono legate all'elevato traffico, soprattutto pesante. Il divieto di transito dei mezzi con massa complessiva superiore alle 75 tonnellate sul Viadotto dei Lavato e la vicinanza delle due rotatorie, rendono la circolazione in questa area molto critica con livelli elevati di congestione soprattutto nella rotatoria Canturina/Belvedere.

**B9** Rotatorie Via Pasquale Paolo/Via Cecilio/Via Giussani. Il nodo è critico per l'elevato numero di veicoli, pesanti e leggeri, in transito in tutta l'area sud-orientale del territorio comunale.

**B10** Rotatoria del Pino (Via Bellinzona - Monte Olimpino). I volumi di traffico sono elevati e le dimensioni della rotatoria stessa non consentono una circolazione veicolare fluida; inoltre, il congestionamento che si crea nella zona centrale di Monte Olimpino si ripercute fino a questa intersezione, determinandone il blocco.

**B11** Via Bellinzona (vestali punto A1). La vocazione prevalentemente commerciale e residenziale della stessa e la presenza di un buon numero di attraversamenti pedonali, comporta un aumento del rischio di incidentalità della strada.

**B12** Via Per Cernobbio. La convergenza nel cosiddetto nodo "Vila Olmo" e il conflitto con l'elevato flusso veicolare proveniente da via Bellinzona, causa forti accostamenti soprattutto in direzione verso la Corviale.

**B13** Incrocio Via Bellinzona/Via Per Cernobbio (nodo di "Vila Olmo"). Difficile leggibilità dell'intersezione, inoltre, la realtà della coda da Via Borgo Vico porta al blocco dell'intersezione nei momenti di punta del traffico veicolare.

**B14** Incrocio Via Grandi/Viale Roosevelt (nodo "cerniera"). L'elevato flusso di veicoli che la interessano unito a un'intersezione poco leggibile e non adeguata ai carichi veicolari in gioco, comporta accostamenti lungo le direttrici che conducono in est.

**B15** Nodo di Camerata. La conformazione del nodo (con il divieto della svolta diretta a sinistra da Via Napoletana verso Canturina), unito alla presenza di grandi attività commerciali (Faschanga e Cinesdanda) e l'importanza che l'intersezione riveste per il movimento di molteplici correnti di traffico, rendono il nodo particolarmente critico con la creazione di accostamenti lungo alcune direttrici. Si evidenzia anche un difficoltà di interpretazione del semaforo in corrispondenza della svolta a destra (semaforizzato con fase autonoma) da Via Pasquale Paolo a Via Canturina, che erroneamente viene associata alla svolta in Via Scalabrini.

**B16** Area di Lazzarotoraria dell'Albionico. L'area si presenta critica per quanto già segnalato nel punto B9. A ciò si aggiunge la chiusura del passaggio a livello in Comune di Grinate (Via Leopardi), che obbliga i mezzi pesanti e non a percorrenze più elevate e a seguire itinerari più articolati di quelli precedenti. Inoltre, la presenza di strada a senso unico e la necessità di effettuare indennità alcune manovre di svolta (come un allungamento considerevole dei percorsi) provocano un aumento dei flussi veicolari in alcune direttrici con formazione sistematica di zone di scambio critica.

**C** Rete viaria. Problematrice legate alla organizzazione dell'incrocio.

**C1** Intersezione Piazza del Popolo. La geometria della circolazione è complessa, con punti critici e manovre di svolta, che la rendono poco sicura e la presenza di diverse modalità di trasporto (trasporto pubblico su gomma su ferro, veicoli leggeri e pesanti, bici, moto) e i volumi di traffico sono elevati e più complessi.

**C2** Intersezione Viale Varesina/Viale Cattaneo/Via Italia Libera. L'immissione da Via Italia Libera per chi proviene da Viale Battisti interferisce con chi proviene da Viale Varesina e deve svoltare a destra in Via Cadorna. Lo spazio limitato, gli attraversamenti pedonali vicini agli incroci, il passaggio di pedoni e biciclette rendono questa zona di scambio critica.

**C3** Intersezione Viale Maria/Viale Fratelli Rosselli e Viale Fratelli Rosselli/Via Borgo Vico. L'organizzazione degli incroci è complessa, coinvolge un numero elevato di strade e le stesse intersezioni sono ravvicinate. È un nodo particolarmente incidentato e presenta una difficoltà di lettura nello scambio di correnti (Viale Maria) per chi proviene da Via Borgo Vico e da Viale Fratelli Rosselli si dirige verso piazzale San Rochè e Viale Innocenzo XI.

**C4** Intersezione Via Bellinzona/Via Per Cernobbio (nodo di "Vila Olmo"). Difficile comprensione dell'incrocio e un numero elevato di incidenti.

**C5** Intersezione Via Canturina/Via Turati/Via Gobbi. L'incrocio è strutturato come mini rotatoria ma l'elevato carico veicolare che la interessa e le infrastrutture segnaletiche che la compongono sono scarse.

**C6** Intersezione Piazza Gerbetto. Scarso rispetto dei divieti esistenti e presenza di sosta abusiva e indisciplinata.

**C7** Intersezione Via Dante/Via Dottesio. Intersezione di non facile comprensione.

**C8** Intersezione Piazza Matteotti. Intersezione regolata a rotatoria che presenta le maggiori criticità nel punto di convergenza dei veicoli provenienti da Via Torino e da Via Foscolo. Inoltre l'elevata presenza di pedoni e dell'area di sosta dei bus urbani ed extrurbani e quindi delle conseguenti manovre per la sosta, rendono il nodo particolarmente critico.

**C9** Intersezione Viale Roosevelt/Via Gramsci/Via Sant'Abbondio. L'intersezione è semaforizzata e risulta complessa soprattutto durante le manovre di svolta a sinistra da Via Gramsci e Via Sant'Abbondio.

**C10** Intersezione Via Don Matzoni/Via Padeni/Via Piave. La scarsa visibilità dei veicoli che si immettono da Via Padeni e l'insufficiente segnaletica presente non consentono uno sgombrato veloce dell'incrocio con conseguenti rallentamenti su tutte le vie interessate.

**C11** Intersezione Via Pasquale Paolo/Via Clemente XIII. L'intersezione, regolata con fase precedenza, non consente una facile comprensione dell'organizzazione di continuità della Via Pasquale Paolo in direzione nord. La precedenza data ai veicoli provenienti da Via Clemente XIII risulta pericolosa per il sovrappiegare a forte velocità dei veicoli da Via Pasquale Paolo.

**C12** Intersezione Via Frisia/Via Al Piano. Si trova nella zona sud di Albate, nei pressi della Casa Circondariale. Le dimensioni della sede stradale di Via Al Piano (lato sud), l'elevata velocità e il restringimento dopo Via Frisia, lo rendono un incrocio critico.

**D** Rete pedonale. Offerta di infrastrutture non adeguate a soddisfare la domanda di mobilità.

**D1** Lungo Lario Trieste. Disomogeneità nelle dimensioni della sede pedonale nelle vicinanze di Piazza Matteotti e di fronte a Piazza Cavotti, con un conseguente interferenza fra i pedoni in attesa dell'imbarco a quelli che proseguono la passeggiata. Alcuni tratti risultano non qualificati e non accessibili, con ripercussioni sulla sicurezza dei pedoni e l'interferenza con i veicoli in transito (attraversamenti non protetti, transito sulla sede stradale, ecc.).

**D2** Collegamento pedonale fra i giardini di Piazzale San Rochè e la stazione ferroviaria Como San Giovanni. Si segnala la mancanza di uno scivolo interno o esterno alla scala esistente che permetta ai ciclisti di portare a mano le biciclette nel piazzale della stazione e ai turisti di trainare comodamente il proprio bagaglio.

**D3** Viale Cattaneo. Dimensioni non adeguate del marciapiede sul lato opposto al marciapiede, con ripercussioni sulla sicurezza dei pedoni e l'interferenza con i veicoli in transito (attraversamenti non protetti, transito sulla sede stradale, ecc.).

**D4** Via Acquarera. Lungo la via risultano assenti in alcuni tratti percorsi pedonali o marciapiedi, costringendo i pedoni e gli studenti a transitare sulla sede stradale.

**D5** Via Milano (tratto da via XX Settembre a piazza Vittoria). Questo tratto di strada è caratterizzato da una considerevole presenza di attività commerciali e conseguentemente di un elevato flusso di pedoni. Le caratteristiche e le dimensioni dei marciapiedi esistenti (in particolare quello posto sul lato ovest) e l'elevato flusso veicolare che attraversa la via, non garantiscono gli adeguati livelli di sicurezza per i pedoni.

**D6** Via Mirabello. Si rilevano criticità in particolare nella parte a nord dell'arteriale scolastico e della palestra comunale. La assenza pressoché totale di marciapiedi determina un scarso livello di sicurezza per i pedoni.

**D7** Via Obreolice (tratto fra Via Di Lora e Via Cherubini). L'assenza del marciapiede sul lato nord della via, unita alla scarsità di posti auto con conseguente sosta delle moto sulla banchina stradale, nonché l'elevato traffico di transito, comportano un livello di sicurezza scarso per i pedoni.

**D8** Via Ninguarda/Via Frisia. Lungo le vie risultano totalmente assenti percorsi pedonali o marciapiedi, costringendo i pedoni a transitare sulla sede stradale.

**E** Rete ciclabile. Percorsi ciclabili poco sicuri laddove si registra una elevata domanda di mobilità.

**E1** Via Napoleone/Via Varesina. Particolarmente pericolosa per il transito in promiscuo.

**E2** Scarso o mancanza di segnaletica adeguata, sia per le ciclabili in sede propria (tratto lungo Viale Geno/Lungo Lario Trieste fino a piazza Matteotti) che in promiscuo.

**E3** Mancanza di ciclabili per i percorsi con brevi tratti di sosta.

**F** Sosta. Sottoutilizzo dei parcheggi.

**F1** Anzioso Castelnuovo. Il sottoutilizzo può essere imputato a una percezione della distanza dal centro "elevata", da una scarsa segnaletica di indirizzo e dalla scarsa riconoscibilità di un percorso pedonale adeguato in direzione della Città Murata.

**F2** Parcheggio San Martino. Accesso al parcheggio poco visibile e mancanza di una segnaletica più incisiva. Inoltre l'area chiude alle 19:30 e risulta scarsamente illuminata, aumentando il grado di insicurezza negli utenti.

**F3** Anzioso Vallinotti. La posizione estrema e lontana del centro, la segnaletica poco incisiva e la scarsa informazione sulle agevolazioni e i servizi lo rendono poco compatto.

**G** Sosta. Domanda di sosta in Corviale.

**G1** Elevata offerta di sosta lungo le strade, irregolarmente e non. Limitata offerta di sosta riservata ai residenti, soprattutto nelle aree più residenziali e in quelle limitrofe al centro storico. La ricerca di sosta, le attese in doppia fila, le manovre di ingresso/uscita agli stalli di sosta, generano visibili "parassiti" e creano disturbi alla circolazione veicolare.

**H** Sosta. Utilizzo improprio dell'offerta di sosta a rotazione.

**H1** Domanda di sosta elevata soprattutto nelle aree prevalentemente residenziali e in quelle più centrali per la presenza di forti poli attrattivi. Indice di occupazione elevato, sia in strada che nei parcheggi in struttura. Indice di rotazione basso, soprattutto in alcune aree del centro vocate alla sosta di breve durata (settore est, settore nord ovest - Stadio). Domanda di sosta dei residenti elevata soprattutto in ZTL e nelle aree residenziali.

**I1** Utilizzo improprio dell'offerta di sosta a rotazione, soprattutto nelle strade intorno alla Città Murata, con occupazione degli stalli per tempi molto lunghi (media di rotazione basso). Utilizzo improprio di strade a prevalente vocazione ciclopodale (Viale Geno) come "stade parcheggio".

**J** Segnaletica stradale (verticale e orizzontale).

**J1** Tangenziale di Como (1° lotto). Questo tratto di tangenziale è sottoutilizzato per la presenza del pedaggiamento. La maggior utilizzo potrebbe all'eliminazione di una quota del traffico di transito (in particolare pesante) che, per evitare il pedaggio, utilizza la viabilità secondaria all'interno dei centri abitati posti nella zona sud della città.

**J2** Autostrada A9. Il tratto autostradale compreso fra l'uscita "Como Centro" (a sud della città) e "Lago di Como" (a nord della città) non è sottoposto a pedaggio e potrebbe essere impiegato dagli utenti che devono spostarsi all'interno del territorio comunale in direzione nord-est (e viceversa) bypassando la viabilità esterne ai centri abitati.

**K** Segnaletica stradale (verticale e orizzontale).

**K1** Segnaletica stradale (verticale e orizzontale) scarsa o di non immediata lettura. Segnaletica di indirizzo verso i principali parcheggi esterni e di Corviale poco incisiva e non adeguata per avvisare per tempo l'utente della indisponibilità di posti auto liberi. Mancanza di segnaletica di indirizzo per i parcheggi periferici esterni e dei servizi offerti. Scarso comunicazione attraverso sistemi applicativi (APP) della reale offerta di sosta nei principali parcheggi in struttura e non.

COMUNE DI COMO

## PGTU di Como

### Piano Generale del Traffico Urbano

TAV N.

# 10

SCALA

1:15.000

Sisplan Srl  
20900 Monza (MB)

## CRITICITA'

-STATO DI FATTO-

VERSIONE AGGIORNAMENTO	DATA
GENNAIO 2020	

PROGETTISTI/INCARICATI

Sisplan Srl

COMUNE DI COMO

Dirigente di Settore - Arch. Giuseppe Ruffo  
RUP Ing. Loris Molteni

REDATTORI

Ing. Maria Alberta Chierici  
Ing. Marco Stagni

REV

DATA

MODIFICA