

POR FESR 2014 - 2020
**Asse 4 “Sostenere la transizione verso un’economia a basse emissioni di carbonio
in tutti i settori”**
Azione 4.e.1.1 - Misura “Mobilità ciclistica”
Manifestazione di interesse

<p>Allegato 3</p> <p>SCHEMA DEL</p> <p>DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO DELLA MOBILITÀ COMUNALE</p>
--

Nota esplicativa a supporto della redazione

L'[Accordo di Partenariato](#) (rif. Sezione 1A - pag. 194) (consultabile sul sito www.eu.regione.lombardia.it), approvato con decisione C(2014) 8021 della Commissione del 29 ottobre 2014, ha stabilito che possono essere finanziati con il POR FESR 2014-2020, gli interventi per il trasporto urbano e metropolitano, se già previsti negli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e metropolitane. Tali strumenti devono porre al centro dell'azione il concetto di sostenibilità e, di conseguenza, la riduzione di gas climalteranti, tenendo conto degli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali istituiti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE, quale è, per Regione Lombardia, il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell’Aria (PRIA), approvato con DGRL n. X/593 del 6 settembre 2013. A tal fine, gli strumenti di pianificazione per la mobilità delle aree urbane e metropolitane devono garantire un approccio integrato, nel quale gli interventi del FESR saranno accompagnati da adeguate misure complementari mirate alla dissuasione dell’uso dei mezzi inquinanti privati e, laddove necessario, all'agevolazione all'uso di mezzi collettivi e a basso impatto ambientale (ad esempio, creazione di corsie preferenziali, priorità semaforica, espansione delle zone a traffico limitato, misure restrittive al traffico privato, pedaggi, tariffazione della sosta, car/bicycle sharing, defiscalizzazione per gli abbonamenti al trasporto pubblico, ecc.).

Inoltre, al paragrafo relativo al tema dello Sviluppo Urbano Sostenibile l’Accordo di Partenariato (rif. Sezione 3-4 - pag. 683), suggerisce che, per assicurare coerenza con la pianificazione regionale di settore e ridurre i tempi necessari alla concertazione locale, senza attendere la formazione ex novo del consenso e i conseguenti accordi multi-livello, le Autorità Urbane diano priorità ad azioni che attuino e/o rafforzino porzioni significative in termini di risultato – anche se circoscritte e puntualmente individuate – di piani e programmi di settore ordinari già esistenti, validati ed adottati dai livelli amministrativi coinvolti (ad es. interventi dei Piani urbani della mobilità ex L.340/2000, o anche strumenti non normati come strategie per la smart city in diverse città).

Di conseguenza, le strategie integrate di sviluppo urbano e, al loro interno, ciascuna delle Azioni integrate delle città, dovranno reggersi sulla pianificazione e gli strumenti attuativi ordinari esistenti, con un’evidente continuità e coerenza delle azioni proposte con la strategia globale degli stessi strumenti di pianificazione. Particolare importanza viene attribuita anche alle azioni di coordinamento che favoriscono l’accelerazione attuativa e la reciproca valorizzazione tra le iniziative previste dagli strumenti di pianificazione.

Le richieste dell’Accordo di Partenariato sono state sintetizzate nel requisito di ammissibilità denominato “Criterio di ammissibilità specifico” (vedi paragrafo 13 della Manifestazione di interesse).

Presupposti e contenuti

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) approvato con DGR X /1657 dell'11 aprile 2014.
Piano di Governo del Territorio (PGT) approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 24/30.06.14.

Programma Triennale Opere Pubbliche

DUP (Documento Unico di Programmazione)

PGS (Piano Generale di Sviluppo) 2010/15

Linee programmatiche di mandato 2010/15

Obiettivo macro: miglioramento della qualità dell'aria

Il progetto, che ha per oggetto interventi di sviluppo della mobilità sostenibile, è palesemente orientato verso l'obiettivo comune del contenimento delle emissioni e di tutela della salute, contenuto nel Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'aria (PRIA), il quale prevede anche indicazioni di indirizzo per la sinergia con gli altri strumenti regionali di pianificazione e programmazione di settore, fra i quali il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT), di particolare interesse nel caso specifico.

La realizzazione di percorsi ciclabili rappresenta il sostanziamiento di scelte di governo del territorio orientate verso la sostenibilità, è contenuta tra le azioni inerenti il tema della mobilità indicate dal PRIA, la cui incidentalità risulta sicuramente sinergica entro le ampie tematiche della sostenibilità, compresa la qualità dell'aria di specifico interesse.

Nel Documento Unico di Programmazione (DUP) comunale, approvato ora in corso di ridefinizione, è previsto un programma specifico *"Qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento"*, con finalità volte alla ottimizzazione delle risorse collegate al tema della Tutela della salute e dell'ambiente.

Nel Rapporto Ambientale della Valutazione Ambientale Strategica del PGT l'"Aria" è una delle componenti ambientali specificatamente trattate fra le cui opportunità si riporta oltre l'incentivazione di politiche e azioni volte sia al risparmio energetico che alla produzione di energia da fonti rinnovabili, l'incentivazione di modalità di spostamento a basso impatto.

Pianificazione sovraordinata rispetto alla Misura mobilità ciclistica

Il percorso ciclabile (ad uso esclusivo) in progetto, lungo la sponda del lago di Garlate, rappresenta una ridefinizione e qualificazione a livello locale di un tratto del percorso della rete ciclabile di interesse regionale PCIR 03 "Adda" (ciclovía nazionale Bicalia n.17) contenuto nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) approvato con DGR X /1657 dell'11 aprile 2014. La pianificazione della mobilità ciclistica, quale infrastruttura lineare lungolago e lungo Adda va ad intercettare obiettivi di tutela e valorizzazione degli ambiti di elevato pregio ambientale e paesaggistico, entro le logiche della sostenibilità, contenuti nelle pianificazioni territoriali sovracomunali, quali il PTR e il PTCP.

Il tratto interessato dal progetto risulta in prossimità della rete TPL e della stazione ferroviaria di Lecco Maggianico, rispetto alla quale viene specificatamente proposta una rinnovata connessione. L'obiettivo principale è quello di promuovere una maggiore funzionalità, fruibilità, nonché sicurezza, della connettività già esistente e altamente utilizzata da una pluralità di fruitori eterogenei, che attualmente avviene attraverso un tracciato promiscuo, che si snoda in un quadro eco-ambientale e paesaggistico di notevole valore, lungo la sponda lacuale ed entro il Parco Adda Nord. Una progettazione in ambito urbano, ma anche in ambito "sensibile", che oltre alla realizzazione del tracciato della pista ciclabile comprende la riqualificazione ed in alcuni tratti la ridefinizione della percorribilità esistente, attualmente ad uso promiscuo, nonché delle aree limitrofe verdi e di naturalità spondale, in una visione complessiva di insieme, in una zona significativa non solo dal punto di vista eco-ambientale e paesaggistico, ma anche per le sue

finalità ricreative, sportive e turistiche riconosciute a livello locale e sovralocale (il sistema dei laghi lombardi e della valle dell'Adda).

Sintesi delle politiche dell'Amministrazione

Nelle linee programmatiche di mandato 2010/2015, ora in corso di nuova emanazione, il tema della mobilità sostenibile è trattato in maniera specifica, in considerazione dell'impatto del traffico sulla qualità di vita e sull'inquinamento dell'aria, vengono infatti indicate una serie di azioni/progetto, anche inerenti l'incentivazione della mobilità ciclabile:

“Incentivare il ricorso all'utilizzo di mezzi non inquinanti (es. biciclette), mediante progetti di bike-sharing, integrati nella mobilità cittadina, sia per gli abitanti che per tutti coloro che arrivano in città (studenti, lavoratori, turisti).

Sviluppare ulteriormente la mobilità dolce, attraverso il potenziamento del servizio PIEDIBUS, che deve essere esteso ad altre scuole e ad un numero maggiore di utenti.

Garantire un maggiore sviluppo delle piste ciclopedonabili, prolungando e collegando tra loro quelle esistenti e creando percorsi protetti, ove possibile, nelle strade cittadine.

Studiare l'istituzione di mobility manager o di mobility d'area e lo sviluppo di sistemi di car sharing e di forme di car pooling.

Implementare il piano di mobilità e monitorarne gli effetti.

Aumentare l'ampiezza delle aree pedonali del centro e dei rioni storici.”

La Mobilità sostenibile (4.1.1) è uno fra gli obiettivi strategici contenuti nel Piano Generale di Sviluppo 2010/2015 del Comune di Lecco, collegati alle Politiche per la mobilità urbana (4.1). Tale obiettivo è stato declinato in più azioni, fra le quali si riportano quelle alcune direttamente riguardanti l'incentivazione della mobilità ciclabile (4.1.1.1. “Incentivazione al ricorso all'utilizzo di mezzi non inquinanti (es. biciclette), mediante progetti di bike sharing, integrati nella mobilità cittadina, sia per gli abitanti sia per tutti coloro che arrivano in città (studenti, lavoratori, turisti), usufruendo di bandi di finanziamenti pubblici e privati”; e 4.1.1.3 “Predisposizione piano delle piste ciclopedonali (creazione di una rete per la mobilità sostenibile) e graduale attuazione, in relazione ai vincoli di bilancio e al patto di stabilità”).

Nel DUP approvato in corso di ridefinizione entro la missione inerente “Trasporti e diritto alla mobilità”, un programma riguarda specificatamente la promozione di “forme di mobilità sostenibile alternative e complementari finalizzate a ridurre la presenza degli autoveicoli privati negli spazi urbani”, dove sono state indicate le seguenti “Finalità da conseguire”: “Promozione e supervisione della corretta gestione del servizio di bike sharing “Pedalare oltre confini”, gestione del servizio piedi bus, avvio del servizio car-sharing e sperimentazione del taxi collettivo.”

Anche il PGT vigente approvato il 30 giugno 2014 affronta diffusamente il tema della mobilità sostenibile, sia nella sua componente strategica, che nella sua componente operativa. Le scelte pianificatorie del PGT costituiscono riferimenti importanti per l'attivazione di processi e di intendimenti dell'Amministrazione Comunale rispetto le politiche della mobilità sostenibile, considerando che le elaborazioni e gli studi settoriali sul tema della mobilità e trasporti, risultano datati. Lo scenario strategico del Documento di Piano (DP) ha permesso di affrontare tali politiche entro una visione strategica d'insieme, declinandole poi in una serie di assi tematici di azioni e di scelte pianificatorie intraprese nel Piano dei Servizi e nel Piano delle Regole. La qualità e la sostenibilità ambientale rappresentano una mission del PGT, nella relazione del DP si richiama un “modello di sostenibilità che ha i suoi fulcri nel contenimento del consumo del suolo, nell'incremento della fruizione e della qualità dello spazio urbano, nell'edilizia sostenibile, nella conservazione e costruzione di reti ecologiche, nella valorizzazione del proprio patrimonio naturale e storico-architettonico, nella promozione delle attrazioni territoriali, nel miglioramento del sistema della mobilità anche attraverso il potenziamento della mobilità dolce sia per le relazioni urbane che per quelle di area regionale, nel contenimento delle emissioni e nel controllo della qualità delle diverse componenti ambientali” (pag. 24 Relazione DP), ancor più nello specifico

si riporta “Nel presente PGT, la promozione della mobilità lenta non rappresenta solo una dimensione strategica del Piano, ma un complesso di scelte, di previsioni progettuali e di azioni messe a sistema, entro una cornice culturale che si propone un ripensamento complessivo del ruolo del trasporto veicolare, sulla base di rinnovate politiche sul traffico...Il Piano, ogni qualvolta ritenuto possibile, ha contribuito in tal senso mediante il disegno di tracciati di nuova previsione da realizzarsi attraverso le diverse modalità attuative previste dalla strumentazione urbanistica (ATU, PA, PCC, ecc.) o da realizzarsi anche attraverso qualificazioni di aste stradali esistenti. Si osserva come, in coerenza con le politiche e le Aree Strategiche di Piano, i percorsi di progetto, laddove possibile, sono stati previsti lungo i corsi d’acqua (spine verdi, lago) e inseriti in fasce verdi di conservazione e/o rinaturalizzazione spondale, entro un quadro strategico più generale di salvaguardia e promozione delle aree verdi e delle naturalità dei corridoi ecologici...L’integrazione con altre politiche connesse all’uso alternativo dell’automobile privata negli spostamenti quotidiani e non, (TPL, regime sanzionatorio, taxi collettivi, bike sharing, grandi aree di sosta esterne alle aree maggiormente congestionate e/o storiche, a maglia stretta, ecc.) e la consapevolezza degli usi e caratteri di centralità urbane fortemente addensatrici di carichi di traffico sostanzierà l’innovazione culturale e le conseguenti auspiccate modifiche inerenti le scelte collettive dei flussi di mobilità quotidiana e del tempo libero” (pag. 34 Relazione PS). Nell’apparato normativo si prevedono inoltre anche determinate previsioni a favore dei marciapiedi, delle fasce verdi di mitigazione, dei percorsi pedonali, ecc. ”.

Diverse sono le azioni intraprese dal Comune nel corso degli ultimi anni finalizzate ad attuare tali politiche inerenti la qualità ambientale, la mobilità sostenibile e forme di mobilità volte a disincentivare l’uso del mezzo privato (quali car sharing, taxi collettivo). Nei limiti dell’esiguità delle risorse a disposizione, il Comune ha realizzato diverse opere concrete entro il proprio ambito urbano o ha aderito ad una pluralità di iniziative atte a sensibilizzare l’opinione pubblica e a promuovere i temi legati alla sostenibilità, (ad esempio, Lecco è stata insignita “Città alpina” nel 2013, un riconoscimento per realtà caratterizzate da una politica orientata ad uno sviluppo sostenibile).

Riguardo in particolare la mobilità sostenibile, diverse azioni realizzate o comunque condivise dal Comune (richiamate più dettagliatamente di seguito nel presente Documento) riguardano direttamente l’implementazione della rete ciclabile e la promozione dell’uso della bicicletta e consistono sia in opere realizzate, in corso di realizzazione o previste, sia in azioni e manifestazioni atte a sensibilizzare la cittadinanza su tale tema.

Approccio integrato

L’approccio integrato rappresenta ormai una costante negli strumenti pianificatori territoriali (Pianificazione urbanistica, pianificazione della mobilità, ecc.), al fine di favorire la sinergia delle varie componenti di natura settoriale che hanno ricadute sulle dinamiche territoriali e socio-economiche. In particolare la tutela del patrimonio ambientale e le finalità ambientali rivestono un carattere indubbiamente trasversale alle strategie e azioni di governo del territorio, come ben evidenziato dalle attività ed elaborazioni relative ai processi di valutazione ambientale affrontati nel corso della stesura e approvazione del vigente PGT. La promozione di varie modalità atte a stimolare la partecipazione attiva dei cittadini nelle scelte di governo del territorio rappresenta anch’essa una delle modalità decisive al fine aumentare la qualità di vita, avvicinando le trasformazioni territoriali ai bisogni dinamici della società che evolve, al rafforzamento del senso civico e di appartenenza ai propri luoghi di vita.

Il progetto, oggetto della richiesta di finanziamento, seppure finalizzato alla realizzazione di tratti di percorribilità, si caratterizza per un approccio di tipo integrato tenendo conto delle correlazioni con i contesti urbani, con il servizio di mobilità pubblica, con le risorse ambientali, con i processi di

continuo sviluppo della domanda di fruizione da parte dei cittadini delle reti di mobilità stesse, entro le logiche della sostenibilità e accessibilità.

Si riportano di seguito alcune politiche messe in atto dall'Amministrazione Comunale nel quadro più ampio del contenimento dell'inquinamento atmosferico e tutela della salute pubblica.

Centro Sportivo del Bione - sostituzione coperture spogliatoi atletica e spogliatoi calcio n° 1

Il progetto di rimozione delle coperture in cemento - amianto relativo alle due scuole primarie e alla scuola dell'infanzia comprendeva anche i lavori sui tetti di due strutture presso il Centro Sportivo del Bione.

Programma di riqualificazione dell'illuminazione pubblica

Un importante investimento ha consentito la gestione uniforme di tutti gli impianti di pubblica illuminazione esistenti sul territorio comunale con lo scopo primario di migliorarne l'efficienza energetica e l'ottimizzazione dei sistemi di gestione, anche attraverso la riqualificazione degli impianti con l'installazione di lampade a LED, con l'obiettivo finale di un significativo contenimento dei consumi e di un più efficiente servizio di illuminazione pubblica. – Risparmio energetico annuale 547.583kwh / Riduzione "emissioni" pari a 406 t annuali di anidride carbonica.

Case dell'acqua

Sono state posizionate n. 5 cassette che erogano acqua, proveniente dall'acquedotto che viene microfiltrata, deodorata, sterilizzata e raffreddata e, a richiesta, resa frizzante. Il costo è di 5 centesimi al litro.

Vantaggi: meno plastica, meno rifiuti, meno inquinamento da trasporti.

Erogazione media giornaliera: acqua naturale 215 litri; acqua frizzante 307 litri.

Risparmio ambientale (media settimanale): bottiglie di plastica in meno: 2.432 / CO² non immessa nell'atmosfera 195 m³.

Litri erogati dall'installazione delle case dell'acqua: naturale: 979.944 litri / gasata: 1.484.723 litri.

Idrotermia

"Energia pulita dalle acque del lago di Como": presentato progetto di idrotermia per l'ottenimento di un finanziamento europeo in collaborazione con il Politecnico e l'Università degli studi di Milano. L'utenza individuata dal Comune di Lecco era il Centro Sportivo del Bione. Il progetto purtroppo non ha ottenuto il finanziamento ma potrà essere utilizzato per l'acquisizione di ulteriori finanziamenti.

Colonnina elettrica

A seguito di richiesta di privato per posizionare una colonnina elettrica per ricarica auto, il Comune di Lecco per permetterne la realizzazione ha predisposto una variante al PRG e ha curato tutta la pratica per il rilascio della concessione demaniale.

Ordinanze del Sindaco per il contenimento dell'inquinamento atmosferico

Per il contenimento dell'inquinamento atmosferico è stata emanata a partire dal 2011, un ordinanza sindacale per la riduzione dell'impatto dell'inquinamento in particolar modo da impianti termici e da traffico; si è definita una riduzione della durata massima giornaliera di attivazione degli impianti termici ed una riduzione del valore massimo delle temperature all'interno degli edifici. L'ordinanza prevede poi il fermo permanente dei veicoli più inquinanti e il divieto di circolazione nel fine settimana di altre categorie di mezzi di trasporto oltre che la chiusura delle porte degli esercizi commerciali. E' attiva la partecipazione ai tavoli regionali indetti sulla tematica, per una gestione allargata a tutti i comuni per affrontare un tema ambientale che non ha confini territoriali.

Attività per il controllo degli impianti termici

Informazione sul ricorso alle fonti rinnovabili e sulle buone prassi per l'efficienza energetica

Altre iniziative

2011 Scuola primaria "G. Carducci" Sostituzione della copertura in cemento amianto.

2014 Rimozione Amianto c/o Scuola dell'Infanzia Gilardi – scuole primarie "A. Diaz" – "E. Toti" -

In seguito alle indicazioni di Regione Lombardia del 2005 contenute nel "Piano Regionale Amianto

Lombardia” in merito agli immobili in cui è presente dell’amianto, il Comune di Lecco si è adoperato per bonificare tutte le coperture in eternit presenti sul territorio.

Gli edifici scolastici facenti parte del patrimonio comunale che avevano coperture in cemento-amianto e sui quali si è intervenuti sono i seguenti:

Scuola primaria Toti (Maggianico) , Via Zelioli n. 22

Scuola primaria Diaz (San Giovanni), c.so Monte Santo

Scuola dell’infanzia Germanedo, via Gilardi 11

L’intervento di rifacimento delle suddette coperture in cemento-amianto, fornisce l’opportunità di intervenire in un’ottica sinergica rispetto al tema delle energie alternative, proponendo pertanto una tipologia di nuova copertura specificatamente predisposta a tale scopo, atta a supportare un impianto fotovoltaico per produzione di energia elettrica, da impiegarsi in regime di scambio sul posto.

Pianificazione comunale: messa a sistema della pianificazione generale e settoriale

“Lecco, città della qualità e della sostenibilità ambientale” è una delle cinque visioni proposte nello scenario strategico della pianificazione urbanistica generale comunale, si legge nelle premesse del Documento di Piano: “Lo sviluppo sostenibile e la qualità del territorio sono criteri irrinunciabili per la definizione di tutti gli obiettivi da assumersi per il nuovo Piano per Lecco, nel senso di caratterizzare le scelte nella direzione del perseguimento della crescita in qualità, piuttosto che in quantità, delle attività e delle produzioni umane. Punto qualificante per raggiungere gli obiettivi è la messa in atto e l’attivazione di azioni legate alla mobilità e alle relative infrastrutture, condizioni necessarie inoltre per la determinazione delle politiche di intervento riguardo il sistema insediativo non solo a carattere locale, ma anche sovra comunale fra le quali i servizi sovra comunali di rango provinciale, connessi al ruolo di capoluogo provinciale.”

“I temi che costituiscono la visione devono essere visti in modo trasversale poiché tra di loro si intersecano reciprocamente, costituendo un modo diverso di guardare all’insieme del territorio lecchese, rappresentando prospettive differenti in un unico disegno. Ogni ambito si compone di strategie indipendenti, ma coordinate tra di loro. Le strategie si traducono sul Piano operativo in assi tematici di azione ovvero progetti e modalità di intervento, di sicura rilevanza, spazialmente e morfologicamente definibili, attraverso i quali perseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile e competitivo, di miglioramento e di conservazione del territorio di Lecco. ...Il Piano deve proporre progetti concreti, entro un disegno complessivo, esito di un lungo percorso di conoscenza, di analisi e di riflessione interdisciplinare, all’interno del quale risulta possibile inserire e rendere coerenti le iniziative e i progetti valorizzandone gli effetti urbani sinergici sia a scala locale, nei singoli tessuti, sia a scala urbana e territoriale.” (Relazione DP pag. 15)

Il progetto risulta coerentemente inquadrato entro la cornice strategica del DP, laddove le tematiche della mobilità sostenibile e della continuità delle percorribilità di mobilità lenta lungolago (di evidente interesse anche sovracomunale), sono trasversali rispetto a una pluralità di strategie, quali:

l’accessibilità, funzionalità e integrazione delle diverse parti della città (laddove ad esempio si riporta specificatamente: “incentivare la mobilità dolce attraverso la creazione di un sistema interconnesso di percorsi “protetti” destinati alla mobilità lenta di collegamento tra i principali punti di afflusso e di interesse sia all’interno dell’ambito urbano (nuclei storici e non solo) che con le risorse del territorio (storico-culturali, paesaggistiche, naturali, agricole), nell’ottica di promuovere non solo alternative al trasporto veicolare, ma anche un miglioramento dell’offerta e

della fruizione turistica-ricettiva sostenibile. A titolo esemplificativo, l'Area Strategica AS-1 Lungolago è infatti basata su tale tema ordinatore, peraltro di rilevanza chiaramente sovracomunale,..." e "creazione di zone di attestazione e scambio tra differenti mezzi: treno-bicicletta, auto-bicicletta "park and ride", sistemi di bike-sharing, in connessione di percorsi ciclabili attrezzati" pag. 51 Relazione DP);

il miglioramento della qualità ambientale (laddove ad esempio si riporta specificatamente fra gli obiettivi prioritari: "la promozione di forme di mobilità a basso impatto, in particolare ciclistica e pedonale" pag. 52 Relazione DP);

la tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale, naturalistico e paesaggistico, riconoscendo il valore aggiunto dell'acqua e della montagna nel territorio (laddove ad esempio si riporta specificatamente: ripensare e rivalutare il "waterfront urbano" di Lecco come parte integrante di un sistema più ampio, in un'ottica di fruizione sovralocale che lo connetta anche con il parco dell'Adda, il sistema di spazi aperti e le aree a verde collettivi e con l'area urbana, realizzando una "greenway del lago" dotata di una propria riconoscibilità, in grado di essere strumento di valorizzazione turistica degli elementi paesaggistici, naturali e storico-architettonici" pag. 61 Relazione DP);

l'ottimizzazione delle potenzialità turistiche nel caso specifico riguardanti il lungolaro (laddove ad esempio si riporta specificatamente: "favorire la realizzazione di piste ciclo-pedonali, in primo luogo lungo le rive del Bione, del Caldone e del Gerenzano oltreché del lago, ponendo attenzione alla connessione tra i diversi percorsi pedonali e sistema delle piazze e con la rete degli approdi, dei sentieri attrezzati e del trasporto pubblico" pag. 43 Relazione DP).

Fattibilità ed efficacia del Documento

Le finalità del progetto sono coerenti con lo strumento urbanistico comunale vigente (PGT). Lo stesso è inoltre ricompreso nell'ambito dell'itinerario 3 Adda del Piano Regionale Mobilità Ciclistica nonché nello studio di fattibilità dello stesso itinerario promosso dalla Provincia di Lecco attraverso il bando Cariplo "Brezza" a cui il Comune di Lecco sta fattivamente collaborando.

In riferimento all'intermodalità sono state previste le connettività con la stazione ferroviaria di Lecco Maggiano (linea suburbana S8 Lecco-Carnate-Porta Garibaldi) e il TPL (linea 6).

I criteri di progettazione delle opere corrispondono alle normative tecniche nazionali e regionali in materia di mobilità ciclabile.

In particolare si evidenziano alcuni accorgimenti progettuali volti al contenimento degli impatti ambientali, quali:

- l'uso di pavimentazioni drenanti;
- l'uso del verde non come riempitivo di spazi residuali, ma quale risorsa;
- l'uso di essenze autoctone e la tutela degli alberi di pregio presenti;
- la tutela degli ambienti spondali naturali;
- elementi di mitigazione degli impatti con l'asse stradale adiacenti;
- la previsione di uso del fotovoltaico laddove è richiesta un'integrazione dell'illuminazione pubblica.

L'ambito in cui si inserisce il tracciato è già interessato dagli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria totalmente a carico dell'Amministrazione Comunale e trattandosi di un ambito strategico altamente frequentato a fini turistici, sportivi e ricreativi presuppone implicitamente la continuità dell'impegno economico a mantenere la qualità dei luoghi.

Il costo complessivo del progetto è pari a € 810.000. Il Comune di Lecco si impegna a provvedere alla copertura finanziaria per la parte non coperta dal contributo regionale.

Il progetto, oggetto della richiesta di finanziamento, riveste una particolare importanza perché rappresenta un intervento significativo verso il sostanzamento della “greenway del lungolago”, entro il sistema infrastrutturale lineare di percorribilità ciclo-pedonale, ormai chiaramente leggibile sul territorio e sempre più utilizzato dalla comunità locale e da fruitori di diversa provenienza per scopi ricreativi e turistici. La percorribilità lineare del lungolago e lungo Adda intercetta finalità strategiche del PGT con valenza sia locale, sia sovralocale, in particolare dell’Area Strategica 1 lungolago”, laddove tra gli obiettivi a carattere generale si legge: “ripensare il “waterfront urbano” di Lecco come parte integrante di un sistema più ampio, in un’ottica di fruizione sovralocale che lo connetta anche con il Parco dell’Adda, realizzando una “greenway del lago” dotata di una propria riconoscibilità, in grado di essere strumento di valorizzazione turistica degli elementi paesaggistici, naturali e storico-architettonici; qualificare il lungolago lecchese attraverso la messa a sistema di nodi attrattivi per funzioni, implementando laddove possibile le attività turistiche, ricettive, di servizio, e/o per peculiare qualità ambientale-paesaggistica; e tra i criteri “incentivare la mobilità dolce attraverso la creazione di un sistema interconnesso di percorsi “protetti” destinati alla mobilità lenta di collegamento tra i principali punti di afflusso e di interesse sia all’interno dell’ambito urbano (nuclei storici e non solo) che con le risorse del territorio (storico-culturali, paesaggistiche, naturali, agricole), nell’ottica di promuovere non solo alternative al trasporto veicolare, ma anche un miglioramento dell’offerta e della fruizione turistica-ricettiva sostenibile; migliorare la qualità del percorso, in relazione alla leggibilità complessiva, agli aspetti dell’accessibilità pedonale laddove possibile utilizzando anche le aste torrentizie per la connessione con le aree urbane e pedemontane, dell’arredo urbano, della presenza di fasce alberate, delle aree di fruizione collettiva, degli spazi di sosta, dei monumenti e dei servizi turistici; promuovere il riordino delle infrastrutture a lago...” (pag. 11 Schede Dispositive Aree Strategiche del PGT).

La realizzazione di una qualificazione degli spazi per la mobilità dolce e del lungolago rappresenta inoltre un’opera di sostanzamento di politiche per la mobilità sostenibile e la qualità ambientale atte anche a sensibilizzare i cittadini e i fruitori su tali temi, nonché sul riconoscimento dei valori patrimoniali comuni e sul rafforzamento del senso di appartenenza che tali luoghi possono trasmettere. La realizzazione e qualificazione di tratti di mobilità dolce rappresentano azioni concrete capaci di veicolare valori riconoscibili ai fruitori e ai cittadini di una politica sempre più coerente, decisa, partecipata verso la mobilità sostenibile e la qualità ambientale, quale ulteriore tassello di un mosaico che si fa sempre più tangibile. La costa lacuale di Lecco infatti si sviluppa per ben nove chilometri, caratterizzata da paesaggi e ambienti di rara bellezza, dove la percezione della componente acqua si lega in un quadro sintesi straordinario con quello della montagna alpina (sullo sfondo) e prealpina e le sue coste naturali o urbanizzate disegnano la fascia spondale di limite con l’acqua. Patrimonio ambientale e paesaggistico sempre più riconosciuto anche a livello nazionale e internazionale, tanto da prevederne l’inserimento in una delle PCIR di interesse regionale e nazionale, nonché interessato da obiettivi di interesse regionale del PTR.

Più nel merito, si tratta di un progetto la cui efficacia sia nel promuovere la mobilità ciclistica, sia la mobilità pedonale viene ricercata attraverso la qualificazione della ciclabilità di un tracciato di tipo esclusivo, potenziando la sicurezza per gli altri fruitori, il mantenimento di un ambito verde, la cui forma allungata, spesso di ridotta profondità stretta tra il lungolago di Garlate e l’asse stradale provinciale Lecco-Bergamo, richiederà una ricerca accurata di particolarità progettuali, l’uso di tecnologie, materiali e uso di elementi del verde volti alla tutela e valorizzazione di elevate qualità eco-ambientali, paesaggistiche dei luoghi, alla conservazione degli elementi di naturalità spondali, al rafforzamento della fruizione, locale e sovralocale, di tipo ricreativo e turistico.

Organizzazione del Documento

Elementi di conoscenza del territorio

Per quanto riguarda le previsioni di competenza sovracomunale, la proposta del PRMT contiene una pluralità di azioni previste, alcune puntuali, articolate per modalità di trasporto, dalle quali risulta in particolare in riferimento alle infrastrutture ferroviarie la “Riqualificazione Lecco-Sondrio-Tirano e Colico-Chiavenna” e il prolungamento della linea Como-Molteno fino a Lecco, in riferimento al sistema viabilistico stradale il completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo, l’Autostrada Regionale Varese-Como-Lecco e le ulteriori previsioni della ex S.S. Lecco-Bergamo. Si evidenziano inoltre le previsioni a favore dell’integrazione del trasporto pubblico con nuove forme di mobilità sostenibile (*ad es. bike sharing, car sharing*) e l’insieme di azioni sulla mobilità ciclistica, riprese dal progetto stesso.

Si riporta di seguito alcune parti dell’approfondimento sulla mobilità contenuto nel Quadro Conoscitivo PGT, che riprende, e aggiorna i dati laddove disponibili, i contenuti esposti dal PUM e PUP, che erano stati predisposti negli anni 2004/2006, insieme al PUT, su incarico esterno dell’Amministrazione, ma successivamente non approvati.

QUADRO DELLA MOBILITÀ

Accessibilità urbana

Il presente paragrafo riprende i contenuti esposti dal PUM (Piano Urbano Mobilità) e dal PUP (Piano Urbano Parcheggi), entrambi del 2006, e ne aggiorna i dati laddove disponibili.

Rete stradale

Relazioni sovracomunali

L’assetto attuale della rete stradale, risultato di processi storici di evoluzione degli insediamenti e fortemente influenzato dalle condizioni geografiche, vede Lecco in corrispondenza della direttrice radiale per la Valtellina, il Maloja e lo Spluga, la S.S. 36, e in posizione eccentrica rispetto all’itinerario concentrico al capoluogo regionale di cui fa parte la ex-S.S. 342 da Como a Bergamo: l’accessibilità a questi due capoluoghi e l’itinerario concentrico è assicurato dai due rami della ex-S.S. 639.

I collegamenti con Milano sono organizzati su tre percorsi principali: - il percorso costituito dalla S.S. 36, “del Lago di Como e dello Spluga”, sull’itinerario Milano-Monza-Verano Brianza-Civate-Lecco, costituisce il collegamento primario tra Milano e Lecco, con un tracciato per la gran parte a doppia carreggiata con due corsie per ogni senso di marcia;

- il percorso costituito dalla ex-S.S. 342 dir. “Briantea”, unitamente alla SP72 “del Lago di Como” nel tratto Calco-Pescate, sull’itinerario Milano-Usmate-Calco-Lecco, in continuità con il tracciato della tangenziale Est di Milano;

- il percorso costituito dalla SP51 “della Santa”, sull’itinerario Milano-Casatenovo-Oggiono-Lecco, che costituisce un altro collegamento strategico sulla stessa direttrice, anche se di livello gerarchico inferiore rispetto agli altri due percorsi.

- Le relazioni verso Nord invece sono garantite da:

- il tratto della S.S. 36 che insiste sulla sponda est del Lario, sull’itinerario Lecco-Colico-Spluga (Valtellina), a doppia carreggiata con due corsie per ogni senso di marcia. Questo percorso rappresenta il collegamento primario da Lecco verso la Valtellina, il Piano di Chiavenna, il Maloja e lo Spluga;

- la SP72, sull’itinerario Lecco-Colico, unico percorso che collega gli insediamenti costieri del Lago sulla vecchia sede della S.S. 36.

- I collegamenti trasversali, in direzione est-ovest, rappresentano un elemento strutturante e caratterizzante del sistema degli insediamenti dell’area pedemontana lombarda, in quanto consentono relazioni e scambi senza il tramite dell’area milanese.

- I percorsi principali in senso trasversale all’interno del territorio lecchese sono:

- la ex-S.S. 342 "Briantea", sull'itinerario Varese-Como-Bergamo, che costituisce la strada primaria di collegamento est-ovest nella Brianza, con una sezione ad una sola corsia per senso di marcia su unica carreggiata, numerosi attraversamenti urbani e discontinuità di tracciato, la più grave delle quali è la sovrapposizione con l'itinerario della ex-S.S. 342dir-S.P. 72 a Calco;

- la ex-S.S. 639 "dei Laghi di Pusiano e di Garlate", sull'itinerario Como-Lecco-Cisano Bergamasco, che è la strada primaria di collegamento da Lecco verso Como e verso Bergamo. Tale percorso presenta caratteristiche analoghe a quelle della ex-S.S. 342. Il tratto Lecco-Cisano Bergamasco è anche particolarmente sfavorito nel tracciato che attraversa insediamenti urbani densi con una sezione molto ridotta.

Altri collegamenti importanti tra Lecco e la provincia sono:

- il tratto lecchese della S.P. ex S.S. 583 "Lariana", sull'itinerario Lecco-Bellagio, che svolge un ruolo analogo a quello della S.P. 72 sulla sponda opposta del Lago, collegando gli insediamenti rivieraschi;

- la S.P. 62, il tracciato di collegamento con la Valsassina recentemente potenziato attraverso il completamento della S.P. 61.

In questo assetto, nel quale Lecco trova una posizione di principale importanza nei collegamenti con la città policentrica, sono previste significative opere di adeguamento della rete, sia tramite nuovi tracciati, sia tramite il potenziamento e la riqualificazione di tracciati esistenti.

Lo sviluppo del sistema autostradale con il tracciato della Pedemontana, della Bre.Be.Mi. e del collegamento Varese Lecco (sino alla S.S. 36 a Nibionno) sono rivolti alla fluidificazione del nodo di Milano, dell'area brianzola e del collegamento tra capoluogo regionale e Brescia. Gli effetti di tali opere non riguardano unicamente le relazioni tra i poli della città policentrica ma, nel caso di Pedemontana, soprattutto la conurbazione brianzola, e solo indirettamente Lecco.

Il tracciato del collegamento Varese-Lecco, ad oggi in fase realizzazione, mostra l'evidente criticità di sovrapposizione di flussi tra Nibionno e Lecco per le relazioni lecchesi, tendendo a ripercorrere il tracciato della ex-S.S. 342, piuttosto che avvicinarsi a quello della ex-S.S. 639.

Gli interventi di maggiore rilevanza per la rete stradale principale, che concorrono al miglioramento delle relazioni con i poli di Milano, Como e Bergamo, sono:

- la riqualificazione della S.S. 36 da Giussano a Suello;

- il nuovo asse in direzione di Bergamo da Rivabella a cui concorre la riqualificazione della S.S. 639 da Lecco a Monte Marengo col nuovo ponte sull'Adda per la connessione con la S.P. 72;

- la riqualificazione della S.S. 639 tra Suello e Lipomo;

- la riqualificazione della S.S. 342 e della S.S. 342dir.

Rete urbana

Lecco somma al ruolo di snodo viabilistico per tracciati di portata regionale, le caratteristiche di una trama viaria urbana che collega i quartieri della città. La rete urbana risulta piuttosto frammentaria. Ciò dipende dalla particolare struttura policentrica della città storica. L'attuale agglomerato urbano infatti è cresciuto per saldatura dei numerosi nuclei urbani, senza che in questo processo di espansione si realizzasse una rete di strade gerarchicamente definita. La viabilità interna di Lecco è ancora affidata in gran parte ad itinerari obbligati che derivano dalle strade storiche di comunicazione dei nuclei con il centro.

I punti nodali, fino all'anno 2000 alla città potevano essere considerati i seguenti:

- i ponti Kennedy, Azzone Visconti e Manzoni attraverso il fiume Adda;

- corso San Michele dalla Valsassina;

- Lungolaro Piave dall'alto Lario;

- corso Bergamo da Bergamo.

Con l'apertura del tratto sotterraneo della S.S. 36 a Lecco ("Attraversamento") e del nuovo tracciato per la Valsassina si devono considerare come nuove porte di accesso alla città tutti i relativi svincoli di interscambio con la rete urbana.

L'Attraversamento ha consentito di sollevare il traffico di transito lungo l'itinerario extraurbano Milano-Valtellina dalla rete stradale comunale, ad eccezione dei veicoli adibiti al trasporto delle

merci pericolose, ai quali è vietato il transito nelle gallerie sotterranee.

La rete stradale principale può contare su tre percorsi nord-sud e due percorsi est ovest che svolgono un ruolo significativo nella distribuzione dei flussi interni alla città e allo stesso tempo consentono l'attraversamento dell'area urbana. Si tratta di tracciati che svolgono contemporaneamente il ruolo di sostegno della mobilità di scambio tra i quartieri e quello di consentire l'accessibilità alle funzioni distribuite all'interno della città. Gli itinerari Nord-Sud sono identificati da:

- il "percorso basso";
- il "percorso mediano";
- la "circonvallazione alta".

I collegamenti Est-Ovest invece sono:

- Lungolago, Via Capodistria, Via Turati, Via Petrarca, Via Milazzo, Via Gorizia;
- Ponte Azzone Visconti, Via Amendola, Largo Caleotto, Corso Promessi Sposi.

Da sottolineare che da quando l'assetto della rete stradale è stato integrato dal sistema passante per la Valtellina (tratta urbana della S.S. 36), il ruolo dell'itinerario mediano nella distribuzione dei traffici urbani è stato esaltato, in ragione del fatto che le principali connessioni con la viabilità extraurbana sono disposte lungo il suo tracciato. In questo modo, il nuovo assetto della rete stradale assicura nuova accessibilità a Lecco dalla rete di livello superiore ed attribuisce al percorso mediano il ruolo di principale asse di penetrazione in città. L'intersezione degli assi stradali citati identifica i principali incroci della città che definiscono l'organizzazione strutturale di Lecco. Negli ultimi anni, con l'obiettivo di fluidificare la rete stradale principale, diversi incroci, in precedenza semaforizzati oppure diversamente canalizzati, sono stati regolamentati attraverso rotatorie con precedenza all'anello. Sulla rete stradale di quartiere e locale, compresa tra la maglia viaria principale, solo in alcuni casi le intersezioni sono regolate semaforicamente. Disciplina della circolazione nel centro

Nel centro cittadino la disciplina della circolazione e della sosta è stata definita attraverso l'individuazione delle seguenti aree:

- Area Pedonale (AP), rappresentata dalle piazze XX Settembre e Cermenati;
- Zona a Traffico Limitato (ZTL), nei vicoli del centro e nelle vie Roma, Bovara, Cavour, Mascari, parte di via Cairoli e via Cattaneo;
- Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU), nell'area esterna alla ZTL, compresa nel quadrilatero delimitato a Est dal lago, a Ovest dalla ferrovia, a Sud dai viali Dante e Costituzione, a Nord da via Parini.
- Nell'Area Pedonale non è consentita né la sosta né la circolazione dei veicoli privati. Solo i veicoli adibiti al trasporto delle merci possono accedervi, seppur con limitazioni di orario.
- Nella Zona a Traffico Limitato la circolazione e la sosta sono vietate tranne salvo puntuali deroghe stabilite da relativa ordinanza del sindaco. Sono esclusi dalle limitazioni per la sosta e la circolazione nella ZTL, oltre ai residenti muniti di apposito contrassegno, alcune categorie di utenti (es. disabili), veicoli appartenenti a enti pubblici, forze dell'ordine e aziende private di pubblica utilità (telefonia, poste, distribuzione gas). Nella ZPRU parte dei posti auto su strada sono riservati ai residenti. Il codice della strada dà infatti la possibilità di riservare a titolo oneroso parte dell'offerta di sosta ai residenti.
- In via sperimentale, nell'ambito della riqualificazione delle piazze dei rioni cittadini, l'Amministrazione ha già proceduto all'individuazione di misure volte a regolamentare la sosta nei vecchi nuclei. Il Piano Urbano di Traffico, al fine di estendere la regolamentazione della sosta, ha proposto un ampliamento della ZPRU per poter ricomprendere alcune aree urbane critiche, in particolare:
 - i quartieri compresi tra Via Amendola e le vie Dante-Costituzione (corso Martiri);
 - il settore urbano ad est della ferrovia (in prossimità delle aree ex-Caleotto ed ex-Badoni);
 - i vecchi nuclei.

Moderazione del traffico e riqualificazione degli spazi stradali

La viabilità interna ai quartieri è stata solo recentemente oggetto di riqualificazione complessiva della sede stradale e dello spazio urbano secondo i principi della moderazione del traffico (traffic calming). La strada a lago che si affaccia su Piazza Cermenati (Lungo Lario Isonzo) è stata riconfigurata in occasione dell'apertura dell'Attraversamento sotterraneo, che ha consentito di deviare buona parte del traffico veicolare di lunga percorrenza. Il restringimento della carreggiata, il rialzo della sede stradale a livello del marciapiede e l'eliminazione dei posti auto a bordo strada sono le principali misure adottate. Questo tipo di interventi hanno riguardato la riqualificazione di viale Turati dove tuttavia si è cercato di mantenere inalterata l'offerta di posti auto, mentre sono successivamente stati realizzati interventi di riqualificazione di Piazza Cappuccini, e di via Visconti.

Quadro evolutivo

Gli interventi riguardano:

- il tratto urbano della S.S. 639 per Bergamo, in fase di realizzazione, con delibera di Giunta Provinciale n. 112 del 17 aprile 2012 è stata approvata una variante al progetto definitivo, elaborata in sede di redazione del progetto esecutivo, alla SS 639 nel territorio della Provincia di Lecco ricompresa nei comuni di Lecco, Vercurago e Calolziocorte – Lotto San Gerolamo, che introduce correttivi finalizzati a minimizzare le problematiche progettuali e le più rilevanti interferenze con il tessuto urbano e industriale dei comuni interessati.
- la sua prosecuzione a sud oltre il confine comunale;
- la sistemazione viabilistica dell'area dell'ex-Piccola Velocità;
- la variante urbana del San Martino (prevista dal PUT del 1999).

Dal punto di vista delle relazioni di grande scala il tracciato della S.S. 639 (Lecco-Cisano Bergamasco) rappresenta la connessione stradale della città di Lecco all'itinerario trasversale della S.S. 342, collegamento pedemontano fra i capoluoghi di Varese, Como e Bergamo, a nord di Milano. In ambito lecchese, il tracciato della S.S. 639 percorre l'asse urbano costituito dai corsi Carlo Alberto-Emanuele Filiberto-Bergamo. La S.S. 639 è interessata dai flussi di traffico di lunga distanza con destinazione Bergamo, dagli spostamenti di brevemedio distanza di scambio con gli insediamenti dell'area urbana (Vercurago e Calolziocorte) ed infine dai traffici interni a Lecco fra i quartieri storici di Maggianico e Chiuso.

L'area dell'ex Piccola Velocità, attualmente adibita ad area di sosta e sede mercatale, insieme all'adiacente area sede del vecchio Ospedale, è oggetto dell'Accordo di Programma approvato nel dicembre 2002 che prevede l'insediamento del nuovo Polo Universitario lecchese, attualmente in corso di realizzazione, e altre opere di interesse pubblico, quali il Polo Museale di competenza provinciale.

La necessità di migliorare l'accessibilità veicolare all'area, in particolar modo dalla provenienze extraurbane (quindi dagli svincoli dell'Attraversamento di via Fiandra), ha motivato la progettazione di importanti interventi per la sistemazione viabilistica dell'area ovvero, il collegamento del parcheggio interrato con la via Badoni mediante sottopasso carrabile della linea ferroviaria e un corridoio ciclopedonale.

La variante di San Martino identifica il collegamento stradale necessario a chiudere la rete nel settore nord della città, attraverso una nuova connessione in galleria fra l'itinerario mediano e la strada lungolago.

Il PRG ante variante ha individuato un tracciato che parte dall'intersezione De Gasperi-Santo Stefano-Piazza dei Cappuccini, sottopassa la collina di Santo Stefano fino alla strada Lungo Lago, con connessione alla viabilità di superficie a monte del distributore di benzina.

Una soluzione alternativa di tracciato è stata proposta dal Piano Urbano del Traffico, nell'ipotesi che impedimenti di ordine tecnico avessero potuto ostacolare la realizzazione del tracciato del soprassato PRG. In questa ipotesi l'asse mediano di via Aldo Moro sarebbe stato prolungato fino al monte San Martino, sottopassando il vallo paramassi e proseguendo in galleria fino alla strada litoranea, dove sarebbe stata prevista un'intersezione a raso più a monte che nell'ipotesi di PRG.

Percorsi ciclo-pedonali

Le strade ad uso prevalentemente pedonale sono concentrate nel lungo lago e negli assi commerciali del centro storico. Numerosi collegamenti e scalinate sono poi distribuiti anche nei nuclei urbani periferici e verso la montagna. I percorsi espressamente dedicati alle biciclette non costituiscono allo stato attuale una rete ciclabile propriamente detta, essendo localizzati, con un andamento discontinuo, esclusivamente lungo il fiume Adda e il Lago di Garlate.

È in corso di realizzazione il progetto della pista ciclabile di collegamento tra Abbazia Lariana e Lecco, di competenza provinciale e realizzato il progetto di collegamento del percorso di mobilità dolce tra Rivabella e Vercurago. Al completamento di tali interventi si disporrà di una percorribilità lungolago continua di livello sovracomunale, opportunità concreta per lo sviluppo di attività fruibili/sportive e potenziale volano per il potenziamento di attività connesse al settore turistico-ricettivo.

Percorsi pedonali

L'area centrale della città è da tempo utilizzata in modo prevalentemente pedonale, in quanto le principali strade sono a traffico limitato. Con la riqualificazione del centro, Piazza Cermenati e Piazza XX Settembre sono diventate esclusivamente pedonali. La riqualificazione di Piazza Cermenati ha coinvolto anche la parte della passeggiata lungo il lago prospiciente e l'ex Strada Statale 36, allargando la percezione dello spazio pubblico fino al lago.

L'apertura dell'Attraversamento urbano sotterraneo, e la conseguente riduzione del traffico veicolare in superficie, ha offerto nuove possibilità d'uso della strada a lago.

Durante il periodo estivo, nei giorni prefestivi e festivi in alcune ore della giornata il lungolago tra Via Sauro e Via Parini è interdetto al traffico veicolare. La strada inoltre viene chiusa alla circolazione veicolare in concomitanza con le numerose manifestazioni culturali e ricreative programmate soprattutto nella stagione estiva.

La passeggiata sul lungolago si sviluppa dal viale della Costituzione fino a Via Capodistria. Recentemente la passeggiata a lago è stata prolungata a sud lungo il fiume Adda fino al ponte Azzone Visconti, in occasione della riqualificazione di ampi comparti edilizi.

Oltre all'area pedonale presente nella Zona a Traffico Limitato del centro vi sono percorsi riservati ai pedoni nei rioni periferici della città, quali Acquate, Castello, Chiuso e Maggianico.

Lecco è dotata di numerose connessioni pedonali tra i rioni a monte e tra questi e le parti più centrali della città (a lago). Ad esempio ad Acquate via Fra Bernardo, via Costa, via Resegone, via Capitoccio; a Germanedo via Belfiore e via Rovereto.

Altri percorsi pedonali si ritrovano a ridosso della ferrovia. In particolare il passaggio pedonale (via Centrone) che connette la piazza della stazione con largo Montenero e via Carlo Porta che unisce via D'Oggiono con il centro Meridiana e la zona delle scuole superiori.

Percorsi ciclabili

La passeggiata a lago, con la sua estensione lungo il fiume Adda, anche se non esplicitamente regolamentata in questo senso, permette un agevole utilizzo di tipo ciclabile.

Lecco si è poi dotata più recentemente di una nuova pista ciclabile che si snoda lungo le sponde del lago di Garlate da Rivabella a Piazza Era a Pescarenico, per una lunghezza complessiva di circa tre chilometri. La pista ciclabile, interamente in sede propria e larga 2,5 metri, collega l'estremità sud del territorio comunale con il quartiere di Pescarenico attraversando il parco di Rivabella e il centro sportivo comunale del Bione.

Come sopra riportato è in corso di realizzazione il progetto della pista ciclabile di collegamento tra Abbazia Lariana e Lecco, di competenza provinciale e il progetto di collegamento del percorso di mobilità dolce tra Rivabella e Vercurago.

Quadro evolutivo

Alla scala urbana il PRG vigente prevede il prolungamento della pista ciclabile esistente in due direzioni:

- lungo il fiume Adda e il lago, realizzando il tratto mancante tra piazza Era e via dell'Isola (superando la barriera del ponte ferroviario). In questo modo si verrebbe creare un percorso ciclopedonale che costeggia da Sud a Nord il lago di Garlate, il fiume Adda e il Lario fino ai confini

comunali;

- verso Santo Stefano attraversando il centro della città. Il percorso previsto parte dalla ciclabile esistente in Piazza Era e prosegue per Via Maggiore, Via Ghislanzoni, via Cairoli, via Mascari, Basilica, Via Bixio, Via Belvedere.

A Nord della città, oltre il lungolago Piave, è in attesa di finanziamento da parte dell'ANAS la realizzazione della passerella ciclopedonale tra Lecco e ed Abbazia Lariana che separi la mobilità ciclopedonale da quella veicolare.

Rete e servizi di trasporto pubblico

Trasporto pubblico locale

La Provincia di Lecco e il Comune di Lecco ai sensi della legge regionale 6/2012 di riforma del trasporto pubblico locale hanno definito le rispettive competenze in campo di pianificazione dei servizi di trasporto. Al Comune di Lecco è stata assegnata la gestione del trasporto pubblico locale di un'area composta da 17 comuni. Oltre al capoluogo fanno parte dell'Area Urbana i comuni di: Malgrate, Valmadrera, Civate, Galbiate, Pescate, Garlate, Olginate, Valgreghentino, Vercurago, Calolziocorte, Ballabio, Oliveto Lario, Monte Marengo, Carenno, Erve, Torre de Busi.

Il piano triennale dei servizi di area urbana (PTS) 2007-2009 pianifica l'esercizio non solo alle linee urbane della città ma anche dei collegamenti ricadenti nei comuni che formano l'Area Urbana. Le percorrenze in capo al comune di Lecco sono di 19 linee per una lunghezza di 347 km e per 2.092.023,94 veicoli/km a cui corrispondono circa 176608661,01 posti/km offerti.

Trasporto pubblico di Area Urbana

Il Comune di Lecco è competente per i servizi di Area Urbana ed è inoltre competente per la linea interprovinciale Lecco-Bellagio e per alcune corse della linea Lecco-Erba. La rete di Area Urbana così come stabilita nel contratto di servizio del Comune di Lecco si sviluppa per complessivi 2.092.023,94 bus per Km annui.

La progettazione dei percorsi e delle frequenze delle linee di Area Urbana è ispirata ai seguenti obiettivi:

- garantire la possibilità di raggiungere da qualunque provenienza ogni destinazione nell'Area Urbana avendo una sola rottura di carico;
- garantire agli utenti dei Comuni più esterni dell'Area Urbana una elevata rapidità di accesso ai servizi presenti nel Capoluogo;
- aumentare la frequenza delle corse, razionalizzando i percorsi ed eliminando le sovrapposizioni esistenti;
- migliorare il livello di servizio, soprattutto in termini di regolarità scindendo i percorsi in corrispondenza dei nodi di interscambio ferro-gomma in due sotto-percorsi;
- rendere facilmente accessibili dal punto di vista turistico alcune zone di particolare interesse (Bellagio, Pian dei - Resinelli, ecc.);
- permettere all'utenza una facile individuazione dei nodi di interscambio;
- fornire un servizio adeguato anche nelle ore di morbida in cui il servizio ferroviario risulta normalmente ridotto attraverso l'impiego dei servizi su gomma.

Le 19 linee si dividono in 10 urbane (di cui due dedicate al servizio serale) e 9 suburbane.

La rete urbana vede la prevalenza, in termini di corse, della linea 1 che si configura come linea di forza della rete, mentre quella extraurbana ha una geometria radiale rispetto al capoluogo ed è apporto alla città o all'interscambio ferroviario.

L'orario feriale invernale delle linee urbane 2009-2010 indica il servizio svolto in termini di numero di corse nel giorno feriale:

- la linea 1 effettua 66 corse dalle 5.05 alle 22.43 con una frequenza media di circa 16 minuti che si intensifica
- leggermente nella prima mattina;
- la linea 2/2s effettua 30 corse dalle 5.30 alle 22.30 con una frequenza media di 34 minuti;
- la linea 3/3s effettua 31 corse dalle 5.32 alle 22.38 con frequenza media di 32 minuti;
- la linea 4 effettua 27 corse dalle 5.25 alle 19.40 con una frequenza media di 31 minuti;

- la linea 5 effettua 20 corse dalle 6.10 alle 19.40 con una frequenza media di 39 minuti che si intensifica leggermente nella prima mattina e sul mezzogiorno;
- la linea 6 effettua 12 corse dalle 8.45 alle 19.50 con una frequenza media di 50 minuti che si intensifica leggermente nella tarda mattinata;
- la linea 7 effettua 21 corse dalle 5.10 alle 19.50 con una frequenza media di 40 minuti;
- la linea 8 effettua 41 corse dalle 5.20 alle 19.37 con una frequenza media di 20 minuti.

Come in tutte le medie città, il servizio funziona in particolare modo in relazione a tre bacini di utenza: quello scolastico, quello dei pendolari che utilizzano il treno (e il trasporto pubblico extraurbano dell'autostazione), quello dei pendolari residenti in Lecco con occupazione nell'area centrale. Il servizio così configurato non consente altrettanto agevoli spostamenti, quali quelli interquartiere o quelli occasionali e operativi...

Dalla lettura dell'assetto di rete emerge la centralità di alcune tratte servite da tutte (o quasi) le linee del trasporto pubblico. Per chi arriva dall'Area Urbana le possibilità di interscambio maggiore, oltre alla stazione sono:

- piazza Mazzini e Manzoni per le linee extraurbane e suburbane che provengono entrano in città dal Ponte Kennedy;
- il centro commerciale le Piazze per le linee con provenienza Bergamo e Calolziocorte;
- l'incrocio tra via Adamello e Giacomo Matteotti per chi scende dalla Valsassina e Laorca e non ha

destinazione il centro città. L'ipotesi contenuta nella prima versione del PTS di attestare oltre al fascio dei binari, di fronte al centro commerciale la Meridiana, alcune linee è stata accantonata. Tale ipotesi risulta difficilmente praticabile fino a quando non verrà garantito un collegamento diretto con la stazione ferroviaria, cioè il sovrappasso pedonale dei binari tra Caleotto e piazza Sassi previsto da diversi anni. Tuttavia il disegno della rete del trasporto pubblico assegna al nodo di largo Caleotto notevole importanza, costituendo di fatto un importante punto di interscambio con molte linee.

Funivia Malnago-Piani d'Erna

L'impianto funiviario e l'annessa teleferica costituiscono l'unico collegamento con la località Piani d'Erna e si rendono necessari per assicurare i servizi di trasporto pubblico sia per i residenti sia per i turisti, che oltre ad assumere un carattere di essenzialità ai fini del trasporto sono finalizzati alla promozione turistica della località da cui si può accedere ai sentieri del Resegone ed esercitare attività naturalistiche legate alla montagna che, a tal fine rendono opportuno completare l'affidamento dei servizi di trasporto funiviari e di teleferica, con annesse opere di ammodernamento e revisione, con l'affidamento della realizzazione di un piano di rilancio turistico che promuova la località a livello regionale.

La funivia Piani d'Erna unisce la città con le prealpi lecchesi: partendo dal piazzale a 600 m s.l.m. in località Malnago raggiunge in cinque minuti i 1200 m dei Piani d'Erna. La sua portata è di 360 persone/ora con l'utilizzo delle due vetture che consente ad oggi di effettuare un servizio di 15.516,03 km/anno. Nei giorni feriali la prima corsa si effettua alle 8.30, l'ultima alle 17.00 per un totale di 3640 corse annue.

Centri di interscambio passeggeri

Attualmente il principale nodo di interscambio di Lecco è localizzato presso la stazione ferroviaria in Piazza Lega Lombarda. Qui confluiscono, oltre ai servizi ferroviari, le linee del trasporto pubblico extraurbano e vi gravitano tutte le linee del trasporto pubblico urbano. La stazione di Lecco costituisce di fatto l'unico nodo di interscambio ferrogomma della città in quanto la stazione di Lecco Maggianico non è toccata da linee automobilistiche e non offre una valida possibilità di interscambio con il mezzo privato per raggiungere il centro della città a causa della carenza di parcheggi nelle immediate vicinanze.

Quadro evolutivo

Le stazioni di Lecco e Calolziocorte sono identificate dal PTS come i due principali nodi di interscambio tra il trasporto pubblico locale e il sistema ferroviario. Il potenziamento dell'offerta,

secondo le previsioni sarà accompagnato anche da un incremento della dotazione infrastrutturale.

Per la stazione di Lecco è prevista la riqualificazione dell'attuale nodo di interscambio situato in Piazza Lega Lombarda riorganizzando gli spazi di sosta degli autobus, recuperando a sala d'aspetto e punto informativo i locali sotterranei dell'ex diurno e prolungando il sottopasso della stazione fino a via Balicco. Nella stazione di Lecco continueranno nel breve termine a confluire 10 linee del trasporto pubblico extraurbano, più le linee urbane e suburbane.

Mobilità dei disabili

Le categorie svantaggiate, con ridotte capacità motorie o sensoriali (es. non vedenti), anziani, ma anche persone che accompagnano bambini, rappresentano indicativamente il 20% della popolazione, secondo le stime dell'Organizzazione Mondiale della Sanità. La loro mobilità deve essere garantita con opportuni accorgimenti dal punto di vista normativo, organizzativo, infrastrutturale.

Il tema della mobilità dei disabili riguarda in particolare i seguenti aspetti:

- la fruibilità degli spazi urbani attraverso la pedonalità: principalmente l'abbattimento delle barriere architettoniche a favore dei disabili motori e gli ausili per i disabili sensoriali (non vedenti), quali i semafori acustici e i percorsi in rilievo;
- le agevolazioni per la circolazione e la sosta delle automobili: deroghe alle limitazioni (permanenti o temporanee) della circolazione e offerta di spazi di sosta riservati;
- l'accessibilità ai mezzi pubblici: adeguati allestimenti dei veicoli e attrezzature delle fermate;
- l'offerta di servizi di trasporto dedicati.

Pedonalità

L'accessibilità degli spazi urbani, intesi come rete di aree e percorsi pedonali, è garantita solo in assenza di barriere architettoniche quali gradini e mancanza di raccordi verticali, pavimentazioni in degrado con buche e sconnessioni, ostacoli diffusi (paletti abbandonati, cordoli trasversali sconnessi, oggetti con spigoli vivi ad altezza d'uomo, cassonetti, ecc.).

I più comuni provvedimenti a favore dei disabili in questo senso sono, la continuità del piano dei marciapiedi, l'allargamento dei marciapiedi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali ed in corrispondenza delle fermate di autobus, il ribasso del bordo dei marciapiedi nei punti di attraversamento pedonale, le rampe in sostituzione delle scale, gli impianti semaforici acustici, la pavimentazione pedonale con scanalature guida per non vedenti (percettibilità tattile).

Attualmente a Lecco esiste un programma specifico per l'abbattimento delle barriere architettoniche in strade e marciapiedi proposto dal Piano Urbano della Mobilità.

La realizzazione di scivoli nei marciapiedi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali è tuttavia prevista in occasione degli interventi di manutenzione straordinaria e nelle nuove realizzazioni. D'altra parte, la particolare conformazione delle strade lecchesi, con forti pendenze e ridotti spazi, rendono talvolta difficile l'inserimento di marciapiedi di dimensioni adeguate.

Scanalature guida per i non vedenti sono state realizzate nella riqualificazione di viale Turati, sia lungo entrambi i marciapiedi che in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. Alcune intersezioni semaforizzate nei pressi del centro storico sono dotate di cicalino acustico per non vedenti.

I programmi a breve termine del Settore Viabilità e le indicazioni del PUM prevedono l'estensione dell'utilizzo di tali dispositivi.

Agevolazioni per la circolazione e la sosta delle automobili Il Codice della Strada prescrive che l'autorizzazione di circolazione e sosta sia resa nota attraverso l'apposito "contrassegno invalidi", che è personale cioè non vincolato ad uno specifico veicolo. Il contrassegno permette la sosta senza limiti di tempo o di costo nelle aree specificatamente regolamentate. Nei casi in cui ricorrono particolari condizioni di invalidità della persona interessata, il Sindaco può, con propria ordinanza, assegnare a titolo gratuito un adeguato spazio di sosta individuato da apposita segnaletica indicante gli estremi del "contrassegno invalidi" del soggetto autorizzato ad usufruirne.

Nel Comune di Lecco sono assegnati 176 “contrassegni invalidi” per la circolazione e sosta, circa 70 dei quali con attribuzione nominativa del posto auto riservato.

Accessibilità ai mezzi pubblici

L’accessibilità al servizio di trasporto collettivo per i disabili richiede accorgimenti specifici per quanto riguarda sia l’allestimento dei veicoli, sia l’attrezzatura delle fermate.

Nel primo caso (veicoli), sono richieste:

- altezza da terra ridotta (pianale ribassato);
 - assenza gradini interni al veicolo;
 - possibilità di inginocchiamento (kneeling) del lato delle porte;
 - pedane retrattili per l’incarozzamento delle sedie a rotelle.
- Relativamente alle caratteristiche delle fermate, sono necessari invece:
- marciapiedi rialzati;
 - informazioni in braille per non vedenti su linee, percorsi, orari.

Per quanto riguarda il parco mezzi con cui è esercito il servizio di trasporto urbano dall’attuale gestore (Linee Lecco), il 78% dei mezzi (33 su un totale di 42) , possiede le dotazioni necessarie all’incarozzamento dei disabili. Questa dotazione consente di rendere accessibile ai disabili una quota rilevante delle corse effettuate. Le fermate, al contrario, non presentano particolari accorgimenti a favore dei disabili.

Servizi di trasporto dedicati

Il Comune di Lecco, attraverso il Settore Politiche Sociali, gestisce, con personale proprio o con il supporto di altri soggetti, un servizio dedicato al trasporto per disabili, con particolare riferimento al trasporto verso le strutture, le sedi delle terapie o le attività socio educative, a partire dalle abitazioni degli utenti.

Il servizio è del tipo a chiamata e funziona in ambito urbano ed extraurbano: consente di prenotare, con 24 ore di anticipo, un trasporto dedicato ai disabili.

L’attivazione del servizio avviene tramite l’assistente sociale competente per zona.

Questo servizi, di tipo “a chiamata”, presentano aspetti gestionali di una certa complessità per via della variabilità di orari, percorsi e utenti da servire.

Trasporto delle merci

Lo scalo merci ferroviario di Lecco è localizzato in località Bione, in prossimità della stazione ferroviaria di Lecco Maggianico. Lo scalo della stazione centrale non è aperto alle operazioni di carico e scarico merci. Lo scalo rappresenta il maggiore impianto merci della provincia di Lecco. Si sviluppa su un’area di 30.000 mq e offre tredici binari di carico e scarico attrezzati.

In termini di tonnellate le stazioni di Lecco Maggianico e Molteno sono interessate dal 90% delle merci movimentate nella provincia di Lecco su ferro. Relativamente alla tipologia di servizio, il 55% circa è relativo a merci trasportate nell’ambito del territorio nazionale, il 38% circa sono merci di importazione e il 7 % circa è destinato all’esportazione. Il traffico merci dello scalo ferroviario di Lecco Maggianico è prevalentemente caratterizzato da flussi di prodotti siderurgici. Le principali relazioni di traffico nazionale, interessano Terni, sede dell’omonima acciaieria, Trieste, Catania e Bari.

Quadro evolutivo: Polo Logistico Integrato di Lecco-Maggianico

Il PUM riferisce il quadro della programmazione locale (Piano Regionale dei Trasporti della Regione Lombardia e PTCP) che, coerentemente con il Piano Nazionale dei Trasporti prevede la creazione a Lecco di un polo logistico integrato realizzato attraverso l’allestimento di un’area al confine sud del centro urbano, in località Maggianico, in stretta connessione con l’attuale scalo merci ferroviario.

La scelta di realizzare un polo logistico integrato nell’area metropolitana lecchese ha trovato una prima risposta parziale nell’attività di progettazione a cura della società Interporto S.p.A. (formata da Provincia di Lecco, Comune di Lecco e Camera di Commercio di Lecco) che ad oggi ha realizzato in località Maggianico un’area attrezzata per la sosta.

Nell’area, gestita da un consorzio di autotrasportatori, trovano spazio 150 automezzi pesanti).

Il progetto, presentato alla Regione nell'ottobre 2001, si configura come "polo logistico integrato" a servizio delle attività produttive dell'area provinciale e della Brianza e si sviluppa su un'area di 35.500 mq, delimitata a nord e a est dalla linea ferroviaria esistente e a sud e a ovest dalla rete stradale.

La proposta si basa su tre elementi:

- dotare l'area delle adeguate attrezzature per la logistica mirata a rispondere alle esigenze della piccola e media impresa locale;
- agevolare l'interscambio ferro-gomma prolungando alcuni binari dello scalo merci della stazione e realizzando una struttura coperta per facilitare le operazioni di carico e scarico dei materiali ferrosi;
- completare l'offerta di servizi a supporto del polo logistico, attraverso la realizzazione della dogana e di adeguati spazi organica di servizi a supporto dell'auto trasporto.

L'intervento prevede 73 stalli di sosta per i veicoli pesanti. Dallo Studio di Prefattibilità Ambientale (febbraio 2003) del Polo Logistico, si prevede per l'area logistica un movimento totale di veicoli/giorno compreso tra un minimo di 70 a un massimo di 173; per l'area di sosta si prevede un traffico giornaliero medio compreso tra un minimo di 198 e un massimo di 308 veicoli."

Sosta

Il quadro conoscitivo in merito al tema della sosta è stato approfondito nell'ambito della prima fase della redazione del Piano Urbano dei Parcheggi (PUP).

Il quadro generale è sostanzialmente invariato ed è il principale riferimento per la comprensione delle dinamiche della domanda e dell'offerta di sosta.

Offerta di sosta

L'offerta di sosta attuale è di quasi 16.000 spazi di sosta, di cui poco più di 9.000 su suolo pubblico rilevati attraverso una specifica indagine diretta in una porzione di territorio comunale, condotta nel periodo ottobre-novembre 2004. Complessivamente sono stati rilevati circa 9.200 stalli di sosta a bordo strada. In larga parte tali stalli sono destinati ad uso pubblico (oltre il 94%). Solo in centro una quota non trascurabile (circa il 16%) dei posti è riservato a particolari categorie di utenti, tra cui i residenti nella Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU).

Per quanto concerne i posti ad uso pubblico a bordo strada, la quota di parcheggi regolata a tariffa complessivamente è pari al 7% dell'offerta rilevata (639 posti auto).

Essa si concentra esclusivamente nell'area centrale, dove raggiunge circa il 30% dell'offerta totale. In questa stessa zona i parcheggi liberi sono poco più della metà, mentre la restante parte è rappresentata da parcheggi regolati a tempo (disco orario).

I parcheggi in struttura, di promozione e proprietà privata ma destinati all'uso pubblico gratuito attraverso apposita convenzione con l'Amministrazione Comunale sono oltre 3000. Si tratta principalmente di parcheggi resi disponibili nell'ambito degli interventi di riqualificazione urbanistica legati al recupero di aree industriali dismesse.

I parcheggi a pagamento fuori dalla sede stradale, in struttura o a raso, sono collocati prevalentemente nell'area centrale della città per un totale di circa 1.500 posti.

Il parcheggio di via Mattei in quartiere Castello nei pressi del cimitero è il solo parcheggio finalizzato all'interscambio auto-autobus fino al 2006/2007, attualmente (2013) è in gestione a Linee Lecco per uso con abbonamenti. Il parcheggio conta 190 posti a pagamento in struttura e altri 70 posti liberi a raso.

Risultano nel giugno 2013 circa 8650 parcheggi definiti come aree o infrastrutture poste fuori della carreggiata destinati alla sosta regolamentata o non dei veicoli. I posti auto su parte della strada e/o in banchina, sia in linea che a pettine, considerato prevalentemente il centro cittadino e Pescarenico, sono di circa 2.000 unità, restano fuori alcune strade.

Domanda di sosta

La domanda di sosta diurna rilevata nei sei ambiti territoriali oggetto di indagine diretta è riportata nella tabella successiva.

Nell'area centrale (Centro e Pescarenico) e nel quartiere di Castello mediamente la domanda

esaurisce l'offerta. Nelle altre situazioni a livello complessivo c'è una riserva di capacità di sosta, anche se a livello più puntuale ci sono situazioni maggiormente critiche di altre. Il coefficiente di occupazione notturno invece solo nel quartiere di Santo Stefano è prossimo all'unità (tutti i posti regolari in media sono occupati). Anche se il bilancio offerta-domanda è complessivamente positivo, si è sempre in presenza di una quota di auto in divieto di sosta a fronte di posti liberi più o meno distanti dalla localizzazione desiderata.

Bilancio domanda/offerta

Per quanto concerne il bilancio domanda-offerta diurna, la situazione delineata è caratterizzata nel complesso da una offerta leggermente superiore alla domanda. Il surplus di sosta è concentrato nelle zone più periferiche. L'area centrale (Centro e Pescarenico) e il quartiere di Castello si trovano invece in una situazione prossima alla saturazione, in cui a livello complessivo la domanda raggiunge l'offerta.

Più nel dettaglio nell'area centrale le situazioni di maggiore criticità si verificano:

- nella zona compresa tra viale della Costituzione e corso Martiri della Liberazione, dove si ha un fabbisogno di circa 90 posti auto;
- nei dintorni di Lungo Lario Isonzo, dove si ha un fabbisogno di ulteriori 10 posti.

Nelle altre zone del quartiere Centro, ad eccezione dei dintorni di via Parini, il coefficiente di occupazione, anche se inferiore all'unità, è piuttosto elevato. In questo contesto tuttavia l'opportunità di incrementare l'offerta in termini assoluti va valutata attentamente in considerazione dei suoi effetti sulle condizioni di congestione veicolare e di inquinamento ambientale. A Castello invece il fabbisogno di sosta a bordo strada è di circa 70 posti nella zona compresa tra via Palestro, via Balicco, via XI Febbraio. Al di fuori dell'area centrale, situazioni di particolare criticità (fabbisogno di 50 posti auto) si riscontrano nell'area di Corso Carlo Alberto a Pescarenico, nei dintorni dell'ospedale Manzoni e, in misura inferiore, nei pressi delle vie Fiandra e Pergola. Nel periodo notturno il grado di occupazione complessivo è inferiore al 70%.

Solo nel quartiere di Santo Stefano ci si trova in condizioni di saturazione, con particolare riferimento alla zona intorno a Piazza dei Cappuccini, dove si riscontra un fabbisogno di circa 25 posti.

Ad Acquate, invece si riscontra un deficit dell'ordine di 10 posti auto. Altre situazioni di relativa criticità, per quanto riguarda la sosta notturna dei residenti, si sono riscontrate anche in:

- via Quarto a Rancio;
- via dei Partigiani, via 9 Febbraio, via Micca e via Agliati a San Giovanni;
- via Don Luigi Monza e via Valsecchi a San Giovanni.

Il fabbisogno di nuovi spazi di sosta è evidente soltanto in alcune situazioni molto circoscritte, in particolare:

- l'area centrale a sud della ZTL per le esigenze di sosta di tipo operativo;
- la zona terziaria/commerciale ad est della ferrovia (ex Caleotto, ex Badoni); nonostante recentemente sia stata aperta al pubblico una porzione del parcheggio di Via Balicco gestita da Linee Lecco;
- la zona di viale Turati-piazza Cappuccini per quanto riguarda in particolare i residenti;
- alcune zone periferiche, in prossimità dei nuclei storici (Acquate, Santo Stefano, Pescarenico), per quanto riguarda la sosta dei residenti;
- i dintorni dell'ospedale Manzoni.

Più in generale nell'area centrale e nei quartieri limitrofi (Castello, Santo Stefano, Pescarenico) il livello di occupazione dei parcheggi su strada frequentemente supera il 90%.

Modalità operative della sosta A livello complessivo le fasce orarie a maggior domanda sono quelle comprese tra le 9.00 e le 13.00 e tra le 15.00 e le 18.00, con un massimo riscontrato la mattina tra le 10.00 e le 11.00.

Riguardo la rotazione della sosta, mediamente la sosta negli spazi liberi dura più del doppio della sosta negli spazi a pagamento (rispettivamente 4,2 ore invece di 1,8 ore). Ciò si traduce in un tasso di rotazione dimezzato rispetto ai posti a pagamento (meno di tre veicoli si alternano ogni

giorno nei posti liberi, contro i quasi sei dei posti a pagamento).

La durata della sosta è breve (inferiore alle 2 ore) nel 65% dei casi sulle aree di uso pubblico. Nel caso dei posti liberi la sosta breve scende a poco meno della metà dei casi (il 25% in questo caso è di media durata). I posti a disco e a pagamento hanno un profilo della durata del tutto analogo, con fino all'80% di sosta breve e una quasi totale assenza di sosta lunga (superiore alle 7 ore). Va segnalato però che nel caso della sosta a disco in oltre il 20% dei casi la sosta è ben superiore alla durata massima consentita. La quota dei pendolari (sosta lunga) è complessivamente inferiore al 10% (sale al 15% nei posti liberi). Per le merci oltre il 90% dei casi è rappresentato da sosta di breve durata. Il fenomeno della sosta irregolare (veicoli in divieto di sosta) riguarda mediamente il 15% della domanda e si verifica anche nei casi in cui la domanda non raggiunge l'offerta, cioè in presenza di posti liberi (ma evidentemente non localizzati nelle immediate vicinanze della destinazione desiderata). D'altra parte, almeno nelle aree più centrali, nell'80% dei casi i tempi di sosta sono di breve durata (inferiore alle 2 ore) e quindi riconducibili ad una sosta di tipo operativo, risentono in modo particolare della vicinanza alla destinazione finale. Nei casi in cui la pressione di sosta è elevata, la sosta irregolare si rivolge a stalli riservati (residenti, disabili, merci). Nei quartieri periferici la sosta irregolare è dovuta in parte all'assenza e/o ad un cattivo stato di conservazione della segnaletica verticale e orizzontale che delimita e regola la sosta. Relativamente alla regolamentazione degli spazi di sosta, gli stalli a disco orario vengono di norma disattesi per quanto riguarda la durata della massima.

...

Navigazione sul Lario

La navigazione pubblica è gestita dalla "Gestione Governativa Navigazione Laghi" che oltre ad assicurare il trasporto delle presone permette il trasporto di vetture tra Cadenabbia, Bellagio, Maneggio e Varenna. Il trasporto lacuale è organizzato prevalentemente in funzione della fruizione turistica del lago. Il servizio navigazione della provincia di Lecco rappresenta il 30% del servizio complessivo nel Lario per numero di pontili e il 25% per numero di soste e corse: effettua 4 corse (feriali invernali) che collegano gli attracchi di Lecco, Abbadia Lariana, Mandello del Lario, Onno, Vassena, Limonta, Lierna, Bellagio dalle ore 10.00 alle ore 19.32 con una frequenza di 142 minuti. Il collegamento rapido Lecco-Mandello-Varenna è garantito solo con una corsa festiva.

Le corse, da aprile ad ottobre vengono offerte come servizio pendolare al mattino e turistico al pomeriggio, sino alle ore 23; da ottobre a marzo svolgono esclusivamente un servizio pendolare sino alle 21. Nei mesi invernali le corse vengono molto ridotte ed alcuni approdi, come Lecco, vengono chiusi.

Lecco è servita ad una sola linea di navigazione che percorre il ramo orientale del lago fino a Bellagio. L'approdo è situato sul lungolago vicino a piazza Cermenati. L'offerta, limitata al periodo estivo, conta cinque coppie di corse feriali e sette festive nell'arco della giornata sulla relazione Lecco-Bellagio.

Il movimento di passeggeri vede un totale di imbarcati pari a 11.739 e di sbarcati pari a 10.823 nel periodo di servizio primavera-estate del 2002.

Il Consorzio del Lario e dei laghi minori ha pubblicato l'avviso di Avvio del procedimento VAS relativo alla redazione del Piano di Settore del demanio lacuale il 24 ottobre 2011.

Criticità

La comprensione dettagliata delle differenti componenti della domanda di mobilità (passeggeri e merci) e delle sue interazioni con l'offerta di trasporto (pubblico, privato, sosta) permette di riconoscere i principali elementi critici in relazione ad alcune significative chiavi interpretative.

Traffico veicolare privato

In merito all'offerta di trasporto (rete stradale) si rileva che:

- gli assi viari, sia principali che secondari, presentano in diversi punti elementi di discontinuità e caratteristiche
- geometriche e soprattutto relative alla dimensione e all'articolazione della sezione stradale, inadeguate e non congruenti con il ruolo svolto all'interno della rete stradale. Ciò è dovuto

certamente a caratteristiche orografiche e storiche del tessuto urbano lecchese, ma è stato aggravato dalle trasformazioni urbanistiche degli ultimi anni. La dismissione delle aree industriali, in passato raccordate alla ferrovia, infatti è stata seguita dall'insediamento di residenze, attività commerciali e terziarie, con una mobilità stradale indotta ben superiore (cfr. area ex-Caleotto, "la Meridiana"). Questo aspetto dovrà essere tenuto in conto relativamente alle aree di prossima trasformazione urbanistica; la rete stradale presenta una inadeguatezza in termini di collegamenti trasversali Est-Ovest a causa della cesura urbana costituita dalla linea ferroviaria. Numerose proposte di intervento, a diverso livello di definizione, del resto sono indirizzate a migliorare questo aspetto: lo svincolo di Rivabella di raccordo della strada S.S. 639 con viale Brodolini, il sottopasso ferroviario di via Rosmini, il collegamento via Badoni-via Arlenico nell'ambito degli interventi viabilistici nell'area ex-Piccola Velocità (nuovo Polo Universitario); l'entrata in esercizio dell'Attraversamento urbano della S.S. 36 non è stata risolutiva nei confronti dell'eliminazione del traffico di transito dal Lungo Lago, con riferimento ai veicoli per il trasporto delle merci pericolose (cui è interdetto il percorso sotterraneo per ragioni di sicurezza). Questo elemento di fatto ha impedito un più incisivo intervento di declassamento viabilistico e conseguente riqualificazione ambientale della fascia a lago della città; il nuovo percorso di collegamento con la Valsassina (nuova S.P. 61 Lecco-Ballabio), ha consentito un sostanziale alleggerimento dei flussi di traffico dalla strada attuale che attraversa i quartieri di Laorca e San Giovanni con un calibro molto ridotto per la quale si aprono opportunità di declassamento e riqualificazione urbana.

Relativamente ai livelli di servizio della rete stradale, il confronto domanda/offerta evidenzia come il Ponte Kennedy presenta un flusso orario massimo di oltre 1.300 veicoli in ingresso a Lecco (ora di punta mattinata) e di poco più di 1.000 veicoli in uscita (ora di punta serale). La portata oraria è al limite della capacità non tanto sul ponte, che presenta una sezione con due corsie di ampia larghezza, quanto sulla sua prosecuzione costituita dalla via Leonardo da Vinci; la penetrazione di Corso Bergamo rappresenta la seconda strada di accesso a Lecco in ordine di importanza per volumi di traffico (al cordone circa 900 veicoli/ora massimi in ingresso e poco meno in uscita). In corso E. Filiberto, nell'ora di punta della mattina, i flussi orari in ingresso salgono a 1.100; le sezioni al cordone del Ponte Visconti e di Corso Monte San Gabriele presentano un flusso orario massimo di poco meno di 1.000 veicoli/ora bidirezionali, nettamente inferiore alle precedenti, a fronte di un calibro stradale molto ridotto che rende difficoltoso ad esempio l'incrocio di due veicoli pesanti; le rampe di svincolo dell'Attraversamento del Bione e di via Fiandra/via Pergola, relativamente alle uscite da Milano e agli ingressi per Milano, presentano un flusso orario massimo di poco meno di 1.000 veicoli, quindi al di sotto della capacità teorica delle rampe ma potenzialmente in grado di mettere in crisi le intersezioni con la viabilità ordinaria; l'Attraversamento, che pure nel giorno feriale medio assolve ad una funzione prevalentemente di distribuzione urbana dei flussi di traffico in attestamento a Lecco città, garantisce ancora una riserva di capacità, con un flusso orario massimo di poco più di 3.000 veicoli, contro una capacità teorica stimabile in 4.000 veicoli/ora; internamente all'area urbana, i tre percorsi longitudinali Nord-Sud (corso Martiri, via XI Febbraio, Viale Montegrappa) risultano essere i più critici, con una portata oraria molto simile (circa 1.700 veicoli/ora bidirezionali nell'ora di punta); nel Lungo Lario Battisti circolano nell'ora di punta circa 800 veicoli nelle due direzioni. Tale traffico è perfettamente compatibile con la capacità attuale della strada, ma va tenuto in conto nel caso di un suo ulteriore declassamento funzionale.

Servizi di trasporto pubblico

Dalle analisi effettuate emerge come in generale il trasporto pubblico a Lecco sia poco competitivo nei confronti del trasporto privato a causa dei seguenti aspetti:

- i percorsi dei mezzi pubblici su gomma sono quasi interamente promiscui con il traffico privato. In assenza di interventi di protezione del trasporto pubblico lungo gli archi stradali (sedi o corsie riservate) e ai nodi (canalizzazioni riservate, asservimento semaforico), a parità di tragitto i bus non possono che avere un'avelocità commerciale inferiore a quella delle auto (dovendo scontare

in più i tempi di fermata e di incarozzamento dei passeggeri alle fermate);

- lo schema di rete delle linee urbane è orientato a servire i principali poli di attrazione evitando le rotture di carico. In questo modo però il tracciato di alcune linee risulta eccessivamente contorto, con la conseguenza che la lunghezza (e quindi i tempi di percorrenza) di alcune relazioni O/D è sensibilmente superiore al percorso più diretto.

Inoltre, l'accesso al servizio pubblico attraverso l'integrazione modale e funzionale è problematico in quanto la stazione ferroviaria di Lecco costituisce il punto di attestamento, oltre che dei servizi ferroviari, anche di quelli su gomma, urbani ed extraurbani. L'interscambio tuttavia presenta alcune criticità dal punto di vista funzionale, in merito al layout delle fermate e all'accesso dei mezzi pubblici nell'area di stazione, ai collegamenti pedonali con la zona retrostante il fascio di binari (ad alta densità residenziale e di servizi), alla dotazione di sosta per l'interscambio pubblico-privato. La stazione ferroviaria di Maggianico non presenta allo stato attuale i requisiti indispensabili per costituire un nodo di interscambio ferro-gomma. Manca infatti il transito (e un possibile accesso agevole) di linee di trasporto pubblico, collegamenti ciclopedonali in sicurezza, spazi di sosta e per le autovetture collegamenti viari adeguatamente dimensionati. Anche la frequenza del servizio ferroviario è molto modesta (non tutti i treni in transito effettuano una fermata). L'interscambio ferro-gomma è penalizzato dalla mancanza di una integrazione tariffaria tra il servizio ferroviario e quello del trasporto pubblico urbano.

Il parcheggio di via Mattei, attualmente finalizzato all'interscambio pubblico-privato, in realtà per la sua localizzazione decentrata nei confronti dei percorsi del trasporto pubblico e delle vie di accesso veicolare non risulta competitivo per gli spostamenti diretti nell'area centrale, nonostante l'integrazione tariffaria sosta-mezzo pubblico.

Mobilità ciclopedonale e fruizione degli spazi pubblici

La fruizione degli spazi pubblici e dei servizi attraverso la mobilità lenta (pedoni e ciclisti) presenta le seguenti criticità:

la mobilità ciclabile deve convivere con sedi stradali spesso di limitate dimensioni dove quindi la conflittualità con le correnti veicolari è elevata. La situazione orografica inoltre è caratterizzata, nei quartieri pedemontani, da pendenze anche elevate che mal si conciliano con un utilizzo generalizzato della bicicletta; in assenza di una rete, l'unico percorso ciclabile è rappresentato dalla pista ciclabile tra il Lario e il lago di Garlate.

L'itinerario complessivo ad alto valore paesaggistico e ambientale che prosegue lungo il lago presenta una discontinuità nel quartiere di Pescarenico e ed è di tipo prevalentemente pedonale nella restante parte; i percorsi pedonali, anche nelle aree a più elevata vocazione (il centro storico, la fascia a lago) oppure frequentazione pedonale (i collegamenti con la stazione ferroviaria e gli istituti scolastici) sono piuttosto frammentari. La ferrovia nell'area centrale, come già evidenziato relativamente alla rete stradale e ai nodi di interscambio, in particolare rappresenta una barriera notevole, superata solo attraverso percorsi tortuosi e di scarsa qualità ambientale; nei nuclei di vecchio impianto, caratterizzati da strade di ridotto calibro e piazze dedicate a parcheggio delle auto, le esigenze della pedonalità spesso si trovano in conflitto con quelle della sosta.

In questo contesto, le categorie più svantaggiate (disabili motori e sensoriali) risentono magg

Sosta

Il fabbisogno di nuovi spazi di sosta è evidente particolarmente in alcune situazioni molto circoscritte, in particolare:

- l'area centrale a sud della ZTL per le esigenze di sosta di tipo operativo;
- la zona terziaria/commerciale ad est della ferrovia (ex Caleotto, ex Badoni);), nonostante recentemente sia stata aperta al pubblico una porzione del parcheggio di via Balicco gestita da Linee Lecco ;
- la zona di viale Turati-piazza Cappuccini per quanto riguarda in particolare i residenti;
- alcune zone periferiche, in prossimità dei nuclei storici (Acquate, Santo Stefano, Pescarenico), per quanto riguarda la sosta dei residenti;

- i dintorni dell'ospedale Manzoni Più in generale nell'area centrale e nei quartieri limitrofi (Castello, Santo Stefano, Pescarenico) il livello di occupazione dei parcheggi su strada frequentemente supera il 90%.

I parcheggi di interscambio, destinati ad una utenza di tipo pendolare, non sono adeguatamente sviluppati: il parcheggio di via Mattei, anche se di dimensioni non trascurabili, non intercetta le strade di accesso al centro e non è servito da linee di trasporto pubblico con sufficiente frequenza (l'attuale frequenza del servizio bus è infatti superiore ai trenta minuti), quindi risulta poco appetibile dall'utenza nonostante l'introduzione di una tariffa agevolata. Le due stazioni ferroviarie (Lecco Centro e Maggiano) non dispongono di parcheggi finalizzati a questo scopo e, nel secondo caso (Maggiano) il servizio ferroviario non è appetibile per gli spostamenti aventi come destinazione il centro. Rispetto alla Stazione Centrale l'apertura del sottopasso di via Balicco ha permesso però di accedere agevolmente al parcheggio aperto di Via Balicco (nell'area ex Badoni, La Piazzetta) e al Centro La Meridiana.iormente degli ostacoli alla pedonalità.

...

Sicurezza stradale

I dati sulla sicurezza stradale a Lecco analizzati denotano un elevato livello di incidentalità:

- il numero complessivo di incidenti nel 2003 è stato pari a circa 720, in diminuzione rispetto all'anno precedente ma in linea con il dato 2001. A fronte di un calo degli incidenti rilevati nell'Attraversamento (-40% in due anni), gli incidenti sulla rete di superficie sono in leggero aumento;

- la tipologia di veicoli coinvolti negli incidenti stradali è rappresentata per il 65% da autovetture e per il 16% da moto.

Gli utenti deboli (ciclisti e pedoni) costituiscono invece il 4% dei soggetto coinvolti.

La localizzazione degli incidenti evidenzia i seguenti ambiti di maggiore criticità:

- la maglia viaria principale, anche in relazione all'elevata esposizione al rischio (maggiori flussi veicolari), in particolare la strade di penetrazione da Bergamo e dalla Valsassina, corso Martiri, la circonvallazione superiore;

- corso Matteotti e la maglia viaria di quartiere compresa tra l'asse mediano e la circonvallazione superiore (via Risorgimento, via Besonda inferiore, via Belfiore);

- le strade di arroccamento al centro storico (Lungo Lago, viale della Costituzione, viale Dante, via Marco d'Oggiono), e la Piazza della stazione, dove all'intensità delle correnti veicolari si somma la promiscuità tra i diversi fruitori dello spazio urbano (auto, mezzi pubblici, pedoni);

- le intersezioni tra la maglia viaria principale e le vie di adduzione, in particolare Largo Caleotto, corso Promessi Sposi con viale Montegrappa, via da Vinci con via Adda."

"Dal rapporto della Polizia Locale nel 2012 gli incidenti in città segnano segnali positivi in riferimento alla diminuzione di oltre il 10% del numero complessivo degli incidenti."

Quadro degli Obiettivi

Fonte Relazione DP del PGT

"Rendere la città, e le sue diverse parti, accessibile e funzionale.

"Le città antiche erano progettate secondo un ordine che rispondeva alle esigenze della loro difesa. La città moderna dovrà rinnovarsi a partire da un concetto di ordine che sia di difesa contro la sua distruzione operata dall'automobile...Il centro di una città è un luogo dove si va, non che si attraversa." (Louis Kahn, 1957, affermazione in occasione del suo piano per il riassetto del Centro Civico di Filadelfia).

L'attuale situazione del sistema infrastrutturale rappresenta un obiettivo limite di sviluppo urbano qualificato e competitivo. E' pertanto indispensabile promuovere un sistema di mobilità mediante la riorganizzazione delle relazioni funzionali all'interno della città capoluogo, tra questa e gli insediamenti dell'area vasta, e tra questa e la città policentrica lombarda al fine di cogliere le

opportunità di collegamento con le reti nazionali e transnazionali. Al giorno d'oggi collegare i territori significa assicurare collegamenti di trasporti intermodali per fornire un accesso adeguato alle principali funzioni pubbliche del territorio in modo tale che sia sostenibile la loro localizzazione e il loro impatto sulla rete dei trasporti e sull'ambiente.

Il tema dei collegamenti transnazionali necessita della comprensione delle relazioni della città di Lecco con un sistema di trasporto molto ampio e decisamente influenzato dalla posizione geografica della città.

La sua localizzazione è infatti fondamentale se la si pone all'interno di una città policentrica più ampia, quella milanese-lombarda, collocata all'intersezione di due importanti corridoi di trasporto europei alla quale corrisponde un sistema aeroportuale articolato e di pregio.

Il "corridoio dei due mari" oggi sviluppato prevalentemente sull'asse del Gottardo, e tra non molto del Loetchberg, comunque interessante il territorio, è fondamentale per cogliere la duplice opportunità di trasporto delle merci e dei passeggeri tra i bacini a nord e a sud delle Alpi, dal mare del Nord al Tirreno a collegamento del bacino insediativo della città lombarda con i bacini tedeschi e i sistemi portuali del nord.

In questo quadro sembra opportuno partecipare al corridoio completando un nuovo asse, che in realtà è stato molto importante in passato, che attraverso Lecco colleghi Milano alla rete d'oltralpe: il traforo del Mesolcina, e il necessario adeguamento e potenziamento delle reti ferroviarie attuali sul fronte italiano dal traforo a Milano, sembra essere il passo fondamentale per l'instradamento attraverso Lecco di un nuovo traffico merci e passeggeri sulla direttrice da Milano a Coira, parallela a quella del Gottardo. In tale prospettiva il ruolo del previsto polo logistico acquisterebbe nuova importanza potendo ridefinirsi come vero e proprio strumento per l'intermodalità delle merci verso un bacino molto più ampio rispetto a quello della Valtellina.

Altresì, il traforo è fondamentale per l'instradamento sulla medesima direttrice dei traffici passeggeri che sarebbe dunque in grado di ridefinire il ruolo di Lecco come porta della città lombarda provenendo da nord aggiungendo agli attuali collegamenti suburbani e regionali, quelli interpolo e internazionali di riferimento per Lecco e per la Valtellina.

In merito al trasporto delle merci, sembra essere molto importante il traforo del Mortirolo a connessione tra le linee ferroviarie della Valtellina e della Valcamonica che ne consentirebbe il funzionamento in rete per l'ampio bacino produttivo delle due valli.

E' tuttavia necessario migliorare l'efficacia dei collegamenti stradali e ferroviari con la città policentrica lombarda e con il suo sistema aeroportuale, non solo per le relazioni con il capoluogo regionale, ma anche con i forti e storici poli di corona come Bergamo, Como, Varese nei confronti dei quali Lecco ha importanti quote di scambio. Da qui la necessità di potenziamento dei collegamenti attuali ma anche l'interesse per il nuovo collegamento autostradale con Como e Varese.

Nella logica di conferma della struttura della città policentrica, a collegamento dei poli principali, confermata dal potenziamento dell'itinerario Lecco-Bergamo in parte in corso di realizzazione, è particolarmente importante non perdere l'occasione di completare l'itinerario Bergamo-Lecco-Como-Varese.

Definire e dimensionare il grado di accessibilità delle porzioni di territorio significa comprendere la possibilità di localizzazione dei nuovi insediamenti, che siano funzioni pubbliche, come scuole, università, uffici pubblici, che siano private, come centri direzionali, attività produttive o residenza.

Parallelamente, la comprensione del grado di accessibilità e il suo riassetto è condizione per un'azione di rimodellamento della città: agire sulla rete di trasporto modificando l'offerta infrastrutturale è il presupposto per le modifiche localizzative degli insediamenti e delle attività oggi presenti sul territorio che tendono a trovare una localizzazione congrua con le proprie esigenze, anche in relazione alla presenza degli altri servizi nel luogo ove sono, o potenzialmente potrebbero essere.

Ad esempio, l'alto grado di accessibilità, e la presenza diffusa di servizi pubblici nell'area centrale

di Lecco ha attirato nel secolo scorso una grande quantità di attività terziarie che oggi fanno del centro città un diffuso e completo sistema terziario: non meno la ferrovia, ha attirato nei pressi degli scali una grande quantità di attività produttive nella fase successiva allo sviluppo lungo i corsi d'acqua facendo di Lecco un polo produttivo di importanza strategica. Queste condizioni si sono verificate soprattutto grazie all'intrinseco valore di accessibilità che era dato a quelle aree.

La politica dei trasporti ha implicazioni evidenti per la coesione territoriale in quanto influisce sull'ubicazione delle attività economiche e sui modelli di insediamento. Essa svolge un ruolo particolarmente rilevante nel migliorare i collegamenti verso le regioni meno sviluppate e al loro interno. Ecco perché i progetti che riguardano nuovi insediamenti o riuso di aree dismesse sono strettamente relazionati all'accessibilità con la rete stradale, con le fermate dei servizi pubblici e dei nodi intermodali.

Un sistema di trasporto urbano sostenibile, accessibile ed economico, con modalità di trasporto integrato e una buona gestione del traffico basato su un sistema di trasporto pubblico moderno, piste ciclabili e rete pedonale, garantisce un contributo importante alla vita dei cittadini, alla localizzazione delle imprese, così come alla qualità abitativa e ambientale. Il trasporto urbano deve essere coordinato con le diverse esigenze di utilizzazione del territorio per gli alloggi, le zone lavorative, l'ambiente e gli spazi pubblici.

Lecco, come tutte le città, si è sviluppata come luogo di concentrazione di individui, di conoscenza, di informazioni, di capacità produttive ed economiche, di servizi e di commercio. È nella natura stessa della città una richiesta di miglioramento dell'accessibilità che non significa necessariamente la tutela di ogni modalità di trasporto: spesso per intervenire sull'accessibilità è necessario ridefinire gli assetti del trasporto (per esempio, agevolando l'intermodalità tra mezzo privato, mezzo pubblico e ciclo-pedonalità).

La motorizzazione privata svolge infatti oggi un ruolo essenziale nella città che ha perso, a partire dalla rivoluzione industriale, la dimensione e la fisionomia che possedeva di città compatta.

Di conseguenza, una rete efficiente di collegamenti e di servizi di trasporto costituisce una premessa irrinunciabile, per sostenere lo sviluppo economico e sociale e rafforzarne la competitività. Questa rete è composta da relazioni e nodi, che devono garantire una buona funzionalità, un'adeguata sicurezza e consentire di allacciare le aree residenziali, le aree di lavoro, le zone commerciali e le aree del tempo libero.

Le scelte infrastrutturali e la gestione della mobilità sia verso l'esterno (collegamento alla rete delle città della Lombardia e in particolar modo con Milano) che all'interno dell'area urbana (tra aree funzionali differenti; messa in rete degli insediamenti, e dei parcheggi pubblici) devono essere fortemente integrate tra di loro.

Occorre il confronto e la coerenza tra le visioni strategiche degli Enti territoriali interessati (Comune, Provincia, Regione) e una programmazione integrata come base per una pianificazione che non sia legata esclusivamente alla specificità territoriale comunale e pertanto priva dell'apporto costruttivo dei dati, delle conoscenze, delle politiche strategiche degli Enti limitrofi e sovracomunali che rendono concrete, fattibili e "vincenti" le politiche e le misure intraprese dagli strumenti del PGT.

Per affrontare questo problema, la pianificazione dei trasporti e la gestione del traffico devono sempre più mirare a ridurre gli impatti negativi dei trasporti sull'ambiente e ad organizzare i trasporti in modo che si determini una reale integrazione all'interno della città e tra la città e il sistema di comunicazione regionale per le persone e per le merci.

Nei centri abitati oggi convivono tre modi di trasporto principali per le persone, ovvero la motorizzazione privata, il trasporto pubblico, la pedonalità-ciclabilità.

La prima di queste modalità di trasporto è, ovviamente, la più impattante dal punto di vista ambientale, ma è possibile la promozione di modi meno congestionanti e inquinanti rispetto al mezzo privato tramite l'incentivazione del cambiamento modale anche per un solo tratto del viaggio, soprattutto se si agisce sugli spostamenti sistematici: il trasferimento di quote di spostamenti verso il mezzo pubblico, che può avvenire tramite la razionalizzazione delle linee di

trasporto pubblico, di un aumento del loro livello di servizio, di una più elastica politica tariffaria, o verso la rete ciclabile, deve essere misurata con la rigidità dei comportamenti degli utenti che scelgono il modo migliore (più rapido, meno caro, più comodo) per raggiungere la destinazione. Mentre si cerca di ottenere un riparto modale più favorevole ai mezzi meno congestivi, occorre favorire la variazione del modo di trasporto anche per brevi tratti di percorso, per esempio nelle aree più vicine al centro, laddove la richiesta di accessibilità è maggiore. Questo si ottiene con tutti gli strumenti che incentivano l'intermodalità, cioè la possibilità di interscambio tra modi di trasporto.

Il sistema stradale soffre oggi di talune criticità che devono essere risolte all'interno di una visione complessiva e strategica dell'assetto della rete urbana: per questo è possibile prevedere la riqualificazione di alcuni assi e di alcuni nodi in modo da potenziarne la capacità al fine di raggiungere un adeguato livello di fluidità della rete principale che è il primo passo per la riqualificazione conseguente della rete minore e del tessuto urbano laddove oggi sono condizioni di traffico improprio dovute alla congestione della rete principale.

Questa strategia può consentire il recupero sulla rete principale di spazi dedicati ad altri usi, come i percorsi ciclabili, e il recupero sulla rete locale di altri spazi dedicati alla sosta, ai percorsi ciclabili, ad altri usi al fine di migliorare la qualità ambientale: questo significa peraltro minore livello di inquinamento sulla rete principale, grazie alla sua accresciuta fluidità, ma anche sulla rete locale, grazie al minore traffico.

L'attuale livello di congestione da traffico nell'area urbana è in gran parte causato dalla mobilità di scambio tra la città di Lecco e il territorio circostante: peraltro sono forti le quote di mobilità interna che interessano la rete urbana. L'utilizzo prevalente del veicolo privato per tutti questi spostamenti, data l'offerta infrastrutturale attuale, porta a un livello di utilizzo decisamente intenso.

I bacini insediativi delle direttrici per Calolziocorte, Valmadrera-Oggiono e sulla direttrice della sponda est del lago, costituiscono il primo motivo per il quale è necessario agire sull'offerta infrastrutturale urbana al fine di supportarne gli spostamenti.

Riveste particolare importanza la riqualificazione dell'asse della mediana quale struttura portante della mobilità veicolare (privata e pubblica) della città e che deve essere posta in relazione sia al completamento della variante di Rivabella.

In questa prospettiva si concretizzano le azioni di risoluzione delle attuali carenze di capacità dell'asse mediano, la sua predisposizione per accogliere nuovi insediamenti e il traffico da questi indotto, la possibilità di riqualificazione ambientale della ex strada per Bergamo e del lungolago.

In merito al trasporto e alla distribuzione delle merci in ambito urbano, legata soprattutto al centro storico, è fondamentale l'apporto funzionale che può dare il polo dei servizi del Bione: tale potenzialità non deve limitarsi alla distribuzione delle merci nell'area vasta, ma deve potere cogliere l'opportunità per una riqualificazione della modalità di distribuzione delle merci porta a porta nell'area urbana di maggiore pregio ambientale e con maggiori relazioni pedonali e cogliere l'occasione per potenziare tutti i servizi pubblici generali.

La rete dei percorsi ciclabili, soprattutto nella sua valenza di supporto agli spostamenti di scambio e ludico-ricreativi o turistici, coglie le indicazioni espresse dal PTCP e ne aggiunge le relazioni urbane tra i quartieri residenziali, gli antichi nuclei, le principali funzioni urbane e il centro storico, laddove possibile utilizzando elementi carichi di valenza ambientale-ecologica della quale il tessuto urbano è dotato (lago, corsi torrentizi e aree pedemontane). Si evidenzia che è in corso di realizzazione il progetto della pista ciclabile di collegamento tra Abbadia Lariana e Lecco, di competenza provinciale e ultimato il progetto di collegamento del percorso di mobilità dolce tra Rivabella e Vercurago. Il Comune ha attivato inoltre il servizio di bike-sharing "Blubike" dotato da cinque stazioni di prelievo/deposito delle biciclette, ed è previsto un ulteriore ampliamento della Provincia.

Gli assi tematici di azione

- promuovere i collegamenti ferroviari nazionali e transnazionali con l'obiettivo di

- partecipare al sistema delle reti di trasporto europee (Mesolcina, Mortirolo);
- rafforzare il miglioramento dei collegamenti stradali con Milano, Bergamo, Como e Varese, anche al fine di maggiore efficacia di trasporto nei confronti del sistema aeroportuale lombardo;
 - incentivare i collegamenti ferroviari regionali con Milano, Bergamo, Como, Monza anche al fine di maggiore efficacia di trasporto nei confronti del sistema aeroportuale lombardo e delle connessioni nazionali e transnazionali;
 - garantire programmi di conservazione e di rinnovo delle infrastrutture esistenti da prevedersi nel Piano delle opere pubbliche;
 - risolvere le criticità attuali della rete stradale principale per garantire maggiore fluidità e capacità;
 - potenziare la “mediana” (da Via Pergola a Via Pasubio) al fine di garantire maggiore fluidità e capacità ad un asse di tale importanza e in particolare attivarsi al fine di valutare un nuovo tracciato di collegamento mediana-lungolago, che sarà fondamentale per il recupero ambientale del lungolago, in funzione della sua capacità, delle ricadute sul tessuto urbano e sulla maglia stradale, mediante attenta valutazione trasportistica, anche con l’ausilio di adeguati modelli di traffico;
 - realizzare gli assi della rete dei percorsi ciclopeditoni di livello provinciale e in grado di supportare soprattutto gli spostamenti sistematici interni alla città;
 - promuovere programmi per incentivare l’utilizzo del trasporto pubblico su ferro e su gomma, attraverso azioni di miglioramento dell’offerta, in termini infrastrutturali e di servizio come la riqualificazione delle stazioni, dell’interscambio ferro gomma della stazione, e della domanda, dovute anche alla corretta localizzazione dei nuovi insediamenti a forte attrattività;
 - l’individuazione delle misure per un adeguato dimensionamento dell’accessibilità a sostegno dei nuovi insediamenti in grado di utilizzare la pluralità dei mezzi di trasporto, con particolare attenzione al trasporto pubblico e alla ciclo-pedonalità;
 - incrementare i livelli di sicurezza della rete stradale, le aree pedonali e a traffico limitato;
 - valorizzare le potenzialità del sistema del trasporto delle vie d’acqua;
 - la riqualificazione della viabilità locale ai fini del recupero degli spazi per altri usi oltre a quello del transito e della sosta veicolare.

Favorire la massima integrazione tra le diverse parti del sistema urbano attraverso lo sviluppo del sistema della mobilità - Potenziare e promuovere come sistema logistico integrato il territorio lecchese

Alla scala urbana è necessario proseguire le azioni già definite per la mobilità di scambio con il territorio, completando l’azione di potenziamento della rete urbana secondaria, ovvero consentendo una più efficace distribuzione dei flussi al fine di contenerne i transiti in contesti inopportuni quali le strade locali.

Al pari è possibile, perseguire la riqualificazione di alcuni assi stradali in funzione della maggiore qualità ambientale ed adibirli a diversi usi che non solo al transito, come ad esempio via Bergamo. La costruzione di una efficace rete principale e secondaria è il presupposto per la riqualificazione ambientale di ampie porzioni di città intercluse alle maglie stradali di struttura nelle quali è possibile poi agire per il recupero degli spazi pubblici per usi diversi.

Il sistema della sosta deve potere supportare le varie tipologie di domanda e risolvere i problemi per l’accesso all’area centrale di Lecco, ai nuclei antichi, all’interscambio con la stazione, ai servizi. In tale ottica è possibile individuare dei capisaldi per l’accesso alle aree storiche e al centro ai quali partecipa l’area del Bione in connessione con il trasporto pubblico.

La creazione di parcheggi di interscambio con il trasporto pubblico e per l’accesso alle aree centrali è il tipico strumento che viene usato per incentivare l’intermodalità.

Così come il sistema dei parcheggi è un tema sicuramente determinante nella fluidificazione del

traffico, se si pensa che la gestione della mobilità è sempre più correlata alla possibilità di sosta; è infatti sempre più evidente che ci si sposta in auto non solo in funzione del tempo e del costo del solo viaggio, ma in modo sempre più importante, in funzione del tempo di ricerca del parcheggio, del suo costo e della effettiva possibilità di trovare posto.

Tuttavia, non bisogna dimenticare che un completo ed efficace sistema della sosta, oltre a prevedere un corretto sistema di gestione tramite indirizzamento e gestione delle aree, deve essere fondato su un corretto dimensionamento delle strutture e su un loro appropriato utilizzo in funzione delle tipologie di sosta che oggi configgono: quella di interscambio con il trasporto pubblico, quella operativa per l'accesso alle funzioni dell'area centrale, quella residenziale e quella sistematica.

Inoltre, una ubicazione scorretta dei parcheggi determina un'attrazione di traffico non necessaria. Si tratta pertanto di razionalizzare l'offerta dei parcheggi mediante un sistema a diversi livelli di attrattività e gerarchia considerandolo come un fattore attivo del sistema della mobilità.

Intermodalità che peraltro deve e può essere ricercata al fine di permettere la massima efficienza delle reti per consentire agli abitanti di usufruire dei servizi utilizzando tutta la gamma di vettori disponibile e ad identificare come ricchezza per il territorio la varietà della gamma di percorsi/di percezioni/di velocità.

La gerarchizzazione delle reti di trasporto, in funzione dell'accessibilità deve inoltre poter disegnare una città con una corretta localizzazione delle funzioni e anche un modo proprio della città di comunicare il tema della qualità urbana ai cittadini.

La mobilità deve porre la massima attenzione al tema della qualità di vita: ciò implica da una parte protezione dell'ambiente (e dunque potenziamento del trasporto pubblico, spostamento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia) e, dall'altra, la concreta possibilità di soddisfare la crescente domanda di spostamenti (pendolarismo scolastico e lavorativo, svago, etc.) .

La politica dei trasporti ha implicazioni evidenti per la coesione territoriale in quanto influisce sull'ubicazione delle attività economiche e sui modelli di insediamento.

Ecco perché i progetti che riguardano nuovi insediamenti o riuso di aree dismesse dovranno considerare l'accessibilità con la rete stradale e con le fermate dei servizi pubblici e dei nodi intermodali.

Da ultimo non va dimenticato che il mantenimento del valore del patrimonio stradale, esistente e futuro, tramite il rinnovo programmato delle infrastrutture è essenziale per garantire l'efficienza e l'efficacia dei collegamenti e la sicurezza della viabilità poiché un'infrastruttura viaria in piena efficienza è una componente fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi generali nell'ambito della mobilità.

Se da un lato è importante valorizzare le connessioni stradali, del trasporto pubblico e della ferrovia è altrettanto importante valorizzare i percorsi più lenti (ciclopedonali) che non permettono di spostarsi molto velocemente sul territorio, ma permettono di conoscerne più nel dettaglio le qualità ambientali, geografiche e i caratteri storici, oltre agli evidenti vantaggi ambientali e di decongestionamento del traffico sistematico.

La modalità pedonale è in relazione della quantità e qualità dello spazio pubblico urbano: la qualità dei marciapiedi, delle piazze e delle strade, delle piste ciclopedonali sicure, sono aspetti dei quali una sistematizzazione intelligente assicura promozione della modalità pedonale.

In merito alla rete ciclabile è possibile incrementare l'offerta proposta dai piani sovraordinati al fine di costruire una rete complessa e funzionale agli spostamenti urbani strutturata dal lungolago, dagli itinerari dei torrenti, dalla riqualificazione degli assi stradali per i quali è possibile il declassamento, dai collegamenti tra le residenze e le funzioni urbane puntuali e diffuse.

Dalle analisi effettuate emerge come in generale il trasporto pubblico a Lecco sia ancora poco competitivo nei confronti del trasporto privato a causa dei seguenti aspetti: i percorsi dei mezzi pubblici su gomma sono quasi interamente promiscui con il traffico privato. In assenza di interventi di protezione del trasporto pubblico lungo gli archi stradali (sedi o corsie riservate) e ai nodi (canalizzazioni riservate, asservimento semaforico), a parità di tragitto i bus non possono che

avere una velocità commerciale inferiore a quella delle auto (dovendo scontare in più i tempi di fermata e di imbarco dei passeggeri alle fermate); lo schema di rete delle linee urbane è orientato a servire i principali poli di attrazione evitando le rotture di carico. In questo modo però il tracciato di alcune linee risulta eccessivamente contorto, con la conseguenza che la lunghezza (e quindi i tempi di percorrenza) di alcune relazioni Origine/Destinazione è sensibilmente superiore al percorso più diretto. Tutti fattori che comunque sono limitati anche dall'oggettiva presenza di edifici che limitano le possibilità di azione.

Inoltre, l'accesso al servizio pubblico attraverso l'integrazione modale e funzionale è problematico in quanto la stazione ferroviaria di Lecco costituisce il punto di attestamento, oltre che dei servizi ferroviari, anche di quelli su gomma, urbani ed extraurbani. L'interscambio tuttavia presenta alcune criticità dal punto di vista funzionale, in merito al layout delle fermate e all'accesso dei mezzi pubblici nell'area di stazione, alla dotazione di sosta per l'interscambio pubblico-privato, riguardo i collegamenti pedonali con la zona retrostante il fascio di binari (ad una sempre più alta densità residenziale e di servizi) l'apertura recente del sottopasso di Via Balicco rappresenta un elemento positivo, anche se deve essere completato con un ridisegno degli spazi pubblici a garanzia della massima efficacia dei flussi pedonali nelle varie direzioni di cui il PGT dà una soluzione perseguibile.

La stazione ferroviaria di Maggianico non presenta allo stato attuale i requisiti indispensabili per costituire un nodo di interscambio ferro-gomma. Manca infatti il transito (e un possibile accesso agevole) di linee di trasporto pubblico, una adeguata strutturazione dei collegamenti ciclopedonali in sicurezza, spazi di sosta e per le autovetture collegamenti viari adeguatamente dimensionati. Anche la frequenza del servizio ferroviario è molto modesta (non tutti i treni in transito effettuano una fermata).

L'interscambio ferro-gomma è oggi ancora penalizzato dalla mancanza di una integrazione tariffaria tra il servizio ferroviario e quello del trasporto pubblico urbano.

L'ultimo studio relativo alla mobilità, viabilità (PUMT) e parcheggi (PUP) definisce una serie di obiettivi, misure e scelte prioritarie inerenti la pianificazione del sistema dei trasporti ispirati al criterio guida della sostenibilità. Si riportano in proposito le strategie di intervento e lo scenario di Piano proposti nel Documento di indirizzo (fase II) del Piano Urbano della Mobilità e del Traffico.

La sostenibilità è il criterio guida a cui si ispirano gli obiettivi di seguito riportati:

- integrazione tra le politiche per la mobilità e quelle ambientali e territoriali;
- qualità ambientale, tramite l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico e la riduzione dei consumi energetici;
- sicurezza negli spostamenti veicolari e per gli utenti deboli della strada;
- obiettivi economici;
- accessibilità.

Gli obiettivi si traducono nella promozione di misure e strumenti in grado di:

- incoraggiare i modi trasporto a minore impatto ambientale;
- ridurre gli spostamenti in auto;
- incoraggiare l'uso efficiente dell'auto;
- innalzare l'efficienza delle infrastrutture;
- integrare le politiche settoriali (trasporti-territorio-ambiente);
- costruire il consenso attorno alle misure promosse dal Piano;
- promuovere il partenariato (istituzioni-operatori-associazioni).

Tutto ciò attraverso le scelte prioritarie di Piano riferite al set di obiettivi individuati e di seguito elencate:

- adeguamento e razionalizzazione della rete stradale;
- riqualificazione degli spazi urbani;
- miglioramento dell'interscambio;
- promozione del trasporto pubblico;
- tariffazione e regolamentazione della sosta;

- promozione della mobilità dolce;
- razionalizzazione della logistica urbana delle merci.

Per ciascuna componente di offerta del sistema di trasporto, il Piano indica, seppur semplicemente a livello di dichiarazioni d'intenti, le strategie che intende seguire con gli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradale, sulle tecnologie e sul parco veicoli, unitamente agli interventi di governo della mobilità e di carattere economico-gestionale.

In sostanza il Piano conferma le previsioni degli strumenti esistenti. Lo Scenario di Piano si differenzia da quello di Riferimento nel momento in cui: prevede un declassamento degli assi storici che accompagni la riqualificazione degli accessi alla città; dà massima priorità alla messa in sicurezza della rete viaria urbana; amplia gli interventi di riqualificazione delle piazze storiche attraverso limitazione e controllo della circolazione.

Il Piano, partendo dall'analisi dello stato di fatto che evidenzia una certa carenza nel sistema di trasporto pubblico e nella dotazione di infrastrutture viarie e di sosta, propone le seguenti misure (a breve, medio e lungo termine).

Per quanto riguarda la viabilità: nuovi schemi di circolazione e regolamentazione degli accessi (accompagnati, nella zona centrale della città, da ampliamento e rafforzamento di ZTL e ZPRU), riqualificazione e/o declassamento funzionale di alcuni assi viari (compresa la messa in sicurezza di alcuni nodi), integrazione nel sistema della mobilità esistente delle nuove polarità urbane, gestione del transito delle merci pericolose, miglioramento dell'interscambio ferro/gomma, adeguamento e completamento degli itinerari ciclabili e realizzazione di strutture a supporto, identificazione e ricucitura dei percorsi pedonali dei quartieri e dei rioni storici e dei percorsi escursionistici.

In merito al trasporto pubblico: inserimento di percorsi preferenziali, revisione dello schema generale di circolazione e delle fasce orarie, asservimenti semaforici, adeguamento delle fermate e messa in sicurezza degli accessi pedonali, servizi integrativi (paratransit), miglioramento del nodo di interscambio ferro/gomma, etc.

Per la sosta: regolamentazione e tariffazione della sosta su suolo pubblico con differenziazione di tariffa e di durata della sosta nelle tre zone concentriche individuate, conferma e aggiornamento del sistema dell'offerta di sosta prevista dall'Amministrazione, sistemi informativi per l'utenza: infomobilità e indirizzamento dinamico ai parcheggi.

In merito alla mobilità pedonale: ampliamento degli spazi ciclo-pedonali, abbattimento delle barriere architettoniche lungo marciapiedi e attraversamenti pedonali esistenti, percorsi in rilievo e segnali sonori alle intersezioni semaforizzate per i disabili, miglioramento dell'accessibilità dei mezzi pubblici e adeguamento delle fermate.

Partendo dalla rilevazione dei dati riguardanti il traffico merci, che interessa principalmente gli accessi da sud (e il Lungolago a causa delle condizioni di sicurezza imposte dall'Attraversamento sotterraneo nei confronti del trasporto delle merci pericolose), il Piano propone una regolamentazione iniziale con sosta temporanea dei mezzi pesanti alle porte della città e finestre temporali di transito sul Lungo Lago; conferma la previsione di un centro di movimentazione delle merci destinate ai consumi e dell'implementazione di strumenti di gestione dei flussi merci; auspica l'utilizzo di strumenti di innovazione tecnologica (uso di veicoli a basso impatto ambientale, agevolazioni tariffarie e maggiore flessibilità per ingresso ZTL, etc.).

Per una trattazione più esaustiva è necessario rifarsi al documento specifico che dovrà peraltro essere aggiornato e verificato successivamente all'approvazione del PGT.

Gli assi tematici di azione

- promuovere una rete integrata, funzionale e sicura di collegamenti viari e di trasporto pubblico, volta anche alla diminuzione del congestionamento urbano;
- incrementare i servizi di TPL attraverso la valutazione e possibile creazione di un sistema tramviario (già attuato con successo in altre realtà urbane quali Friburgo, Grenoble, Francoforte, etc.), locale e sovralocale (per esempio la tratta Lecco - Molteno - Monza) in grado di essere un efficace strumento di sviluppo urbano, grazie alla sua alta capacità di

trasporto di persone e con certi limiti anche di merci;

- attuare gli interventi previsti nel Piano Urbano della Mobilità coerenziandoli con le previsioni del PGT;
- realizzazione della stazione autolinee, di un Polo intermodale in prossimità della stazione ferroviaria (anche con doppio affaccio e fruizione) e contestuale riqualificazione della stazione ferroviaria, della via Sassi, delle piazze antistanti;
- garantire il sostegno al progressivo trasferimento del trasporto di merci in transito dalla strada alla ferrovia mediante l'uso del polo servizi del Bione;
- incentivare la complementarità tra i diversi mezzi di trasporto pubblico e privato;
- incentivare la mobilità dolce attraverso la creazione di un sistema interconnesso di percorsi "protetti" destinati alla mobilità lenta di collegamento tra i principali punti di afflusso e di interesse sia all'interno dell'ambito urbano (nuclei storici e non solo) che con le risorse del territorio (storico-culturali, paesaggistiche, naturali, agricole), nell'ottica di promuovere non solo alternative al trasporto veicolare, ma anche un miglioramento dell'offerta e della fruizione turistica-ricettiva sostenibile. A titolo esemplificativo, l'Area Strategica AS-1 Lungolago è infatti basata su tale tema ordinatore, peraltro di rilevanza chiaramente sovracomunale, i progetti urbanistici delle "Spine verdi", le Aree Strategiche AS-2 Piani d'Erna, AS-3 Torrente Gerenzone, AS-4 Torrente Caldona, AS-5 Torrente Bione, il progetto urbanistico della pedemontana prevedono tra i principali tematismi la percorribilità, (soprattutto il progetto del Caldona in considerazione dei caratteri naturali e urbani delle aree di prossimità);
- creazione di zone di attestazione e scambio tra differenti mezzi: treno-bicicletta, auto-bicicletta "park and ride", sistemi di bike-sharing, in connessione di percorsi ciclabili attrezzati;
- migliorare il sistema della sosta in grado di supportare le varie tipologie di domanda e risolvere i problemi per l'accesso all'area centrale di Lecco, ai nuclei antichi, all'interscambio con la stazione, alle centralità urbane (quale in primo luogo il presidio ospedaliero) e per l'accesso alla fruizione delle aree pedemontane e montane. In tale ottica dovranno essere valutati dei capisaldi per l'accesso come per le aree storiche e al centro l'area del Bione in connessione con il trasporto pubblico.
- qualificare i percorsi e gli spazi aperti attraverso accorgimenti mirati all'eliminazione delle barriere architettoniche."

Quadro delle proposte

Prolungamento pista ciclabile esistente

E' stato progettato e realizzato il prolungamento dell'esistente pista ciclabile in località Rivabella, che ha permesso di collegare il Comune di Lecco con il confinante Comune di Vercurago completando così un itinerario che si interrompeva in corrispondenza di questo tratto non permettendo l'accesso ad una parte suggestiva di paesaggio lacustre. I lavori hanno consentito il raccordo tra il tracciato attuale esistente in località Rivabella con quello previsto a sud lungo la sponda lacuale nel territorio di Vercurago e che ha valenza sovracomunale ed è fondamentale per l'avanzamento del progetto provinciale "Itinerario ciclabile dell'Adda".

Inoltre i punti luce sono stati realizzati con "lampioni fotovoltaici" dotati di lampade a LED con un inquinamento luminoso praticamente nullo data l'alta direzionalità delle focali LED verso il suolo e con assenza di inquinamento elettromagnetico e di emissioni di CO2 durante il funzionamento a vita dell'impianto. L'utilizzo dei LED garantisce anche l'assenza di emissioni ultraviolette ed infrarosse dannose per l'uomo ed animali fotosensibili. L'assenza di emissione in tali bande di frequenza riduce considerevolmente anche il fenomeno dell'attrazione di insetti nei punti luce. Data la collocazione dell'impianto, questo aspetto contribuisce al rispetto dell'habitat della sponda lacuale.

Importo del progetto € 680.000. E' stata avanzata richiesta di contributo al FESR (Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale) che ha erogato la somma di € 170.240.

Pista ciclabile loc. Caviate

A seguito della richiesta di ANAS per completare il collegamento della pista ciclopedonale dal comune di Abbadia Lariana fino in comune di Lecco – loc. Caviate, è stato elaborato il relativo progetto condiviso anche con la cittadinanza. Il progetto prevede anche la realizzazione di un sistema rotatorio a raso al fine di consentire l'inversione del senso di marcia in sicurezza e anche la riduzione della velocità di transito definendo l'ingresso in un ambito urbano con limite di velocità di 50 Km/h.

La nuova strada Lungolaro Piave diviene così dotata:

- sede stradale con dimensioni idonee per la categoria di strade extra-urbane C1
- pista ciclabile parte su sede propria e parte su corsia separata dal percorso pedonale con segnaletica orizzontale e verticale
- parcheggi in linea sul lato delle abitazioni e delle attività commerciali esistenti
- marciapiedi di idonee misure lato dei parcheggi ed accessi pedonali
- aiuole a verde di separazione tra il camminamento con pista ciclabile a lago e sede stradale

Adesione del Comune al Bando Brezza

Il Comune di Lecco ha aderito al bando *Brezza*, lanciato nel 2014 da Fondazione Cariplo per contribuire alla realizzazione di studi di fattibilità operativa di dorsali e piste cicloturistiche lungo gli affluenti del fiume Po. Nella previsione progettuale del bando Brezza è stata introdotta l'indicazione per avviare la connessione alla Stazione ferroviaria, polo primario di interscambio ferro-gomma, terminal del TPL (in prevalenza per linee extra-urbane) e di connessione ai principali luoghi manzoniani. Si evidenzia infine l'adiacenza con l'approdo di Lecco della navigazione pubblica e la prossimità con alcune linee del TPL.

Bike - sharing

Il servizio attivato nel 2011 permette di spostarsi rapidamente in bicicletta nel pieno rispetto dell'ambiente. Il servizio consente di prelevare la bicicletta da una stazione e lasciarla in un'altra, la prima ora di utilizzo è totalmente gratuita (mezz'ora per la bicicletta a pedalata assistita). Il sistema prevede la registrazione dell'utente e il rilascio di una tessera elettronica, che si può richiedere anche online; a breve il servizio sarà attivabile tramite app per cellulare. A giugno 2014 ha avuto avvio l'ampliamento del sistema di bike sharing sovracomunale "pedalare oltre confini" che permette quindi di spostarsi anche nei comuni limitrofi.

Postazioni presenti n. 6 a Lecco e n. 6 nei comuni di Calolziocorte, Olginate, Garlate, Malgrate e Vercurago.

Biciclette a disposizione: n. 50 in città, alcune delle quali a pedalata assistita.

Il servizio non comporta alcun onere a carico dell'amministrazione per l'anno corrente e quello trascorso.

Prelievi

2011	2012	2013	2014
-------------	-------------	-------------	-------------

473	2145	1449	6517
-----	------	------	------

Alcune altre azioni intraprese dal Comune a sostegno della mobilità sostenibile

Opere di riqualificazione dell'area urbana " Stazione ferroviaria-via Balicco"

Altre azioni inerenti la mobilità sostenibile riguardano le opere di riqualificazione della P.zza della Stazione ferroviaria, il collegamento pedonale con Via Balicco, la riqualificazione della via Balicco (con istituzione della zona ZTL) che permettendo il superamento della cesura ferroviaria connette l'area del centro storico con le aree di sviluppo a ridosso del tracciato ferroviario e le centralità di servizi presenti quali in particolare diversi istituti superiori.

Car sharing

Il Comune si è attivato per realizzare il sistema di car - sharing nella Città di Lecco, il servizio è effettuato mediante l'utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale, in via sperimentale con una postazione in Piazza Lega Lombarda per n. 2 stalli di sosta dedicati (già installati) e eventuale posa di idonee colonnine alla ricarica elettrica degli automezzi. L'attivazione del sistema di car sharing è riconducibile alle politiche di mobilità sostenibile proprie dell'Ente declinate nel Piano Generale di Sviluppo 2010/2015, non comporterà alcun onere economico in capo all'Amministrazione Comunale che dovrà unicamente mettere a disposizione gli stalli di sosta. Tutti gli oneri di gestione saranno a carico dell'operatore che verrà individuato come gestore del servizio.

Servizio di taxi- collettivo collegamento parcheggio "ventina" con il centro città'

Il progetto prevede il collegamento del parcheggio multipiano "Ventina" situato in Corso Carlo Alberto, via Rosmini, via Beccaria con la stazione Ferroviaria lecchese di piazza Lega Lombarda. Il parcheggio prevede sei livelli di parcheggio per complessivi mq 10.760 e n. 280 posti auto pubblici, dista 750 metri dallo svincolo – Lecco Bione – della superstrada 36 e 1.800 metri dalla Stazione Ferroviaria di Lecco. Inizialmente si propone di riservare al servizio circa 60 posti auto. La tipologia di servizio che si intende attivare è così classificata: trasporto da destinazione specifica parcheggio "Ventina" fino alla stazione ferroviaria ad integrazione del servizio pubblico esistente con target preciso dell'utenza, pendolari provenienti da fuori Lecco.

Ponte Azzone Visconti

Sono stati eseguiti lavori con eliminazione delle esistenti passerelle pedonali per motivi di sicurezza ed è stata realizzata una nuova barriera stradale con posa di protezioni.

In seguito il Ponte è stato interessato da una riorganizzazione viabilista che ha previsto l'eliminazione della corsia veicolare in entrata, creando una corsia ciclopedonale.

Viale Adamello

L'opera fa parte dell'appalto di «Riqualificazione Vie e Piazze, finanziamento anno 2010». Il Comune di Lecco ha ottenuto un contributo da parte della Regione Lombardia all'interno del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. I lavori prevedono il rifacimento dei marciapiedi con l'ampliamento dei passi carrai al fine di tutelarli dalle soste auto, in un altro tratto la riqualificazione dei marciapiedi per la formazione di una pista ciclabile separata dal camminamento con segnaletica verticale ed orizzontale, il rifacimento di un impianto semaforico, la creazione di un sistema rotatorio con il rifacimento dei marciapiedi perimetrali e le aiuole spartitraffico a protezione degli attraversamenti pedonali. Infine la posa di un nuovo impianto d'illuminazione a Led.

Progetti di sistemazione di tratti stradali

In ambito urbano sono stati realizzati diversi interventi di sistemazione di aree aperte pubbliche dedicate alla mobilità con restringimenti delle carreggiate stradali e degli spazi dedicati alla

mobilità carrabile prestando particolare attenzione alla mobilità pedonale e ciclabile (anche per la segnaletica stradale orizzontale con particolare attenzione agli attraversamenti pedonali), nonché all'eliminazione delle barriere architettoniche. Pertanto nel corso degli anni sono stati attuati nel corso degli anni una serie di interventi quali ad esempio: c.so Matteotti, asse di collegamento tra il centro e il nucleo di Castello e riqualificazione della piazza sulla quale prospetta la scuola primaria G. Carducci; riqualificazione via Aspromonte, riqualificazione rione Germanedo (marciapiedi-percorsi pedonali); riqualificazione dell'asta mediana (via XI Febbraio-via Papa Giovanni XXIII, via Montanara); via De Gasperi incrocio Via Pasubio/Via Santo Stefano; riqualificazione zona Malpensata con istituzione di percorsi pedonali protetti; riqualificazione zona esterna al nuovo Campus Universitario del Politecnico di Lecco; ecc.

Potenziamento delle corse di navigazione pubblica

Il Comune provvedendo alla realizzazione del progetto "La città di Manzoni dei Promessi Sposi tra lago e monti: nuovi orizzonti per Lecco" Del Distretto dell'attrattività di Lecco (Ex DGR X1613 del 4 aprile 2014), approvati dalla Regione Lombardia, in ottemperanza a quanto deliberato dalla Regione Lombardia in condivisione con il Comune di Lecco, ha provveduto a dare esecuzione all'intervento "Sistemi di mobilità e dei parcheggi e trasporto integrato – Scoprire il lago dal lago", circostanziato al periodo temporale di Expo 2015, mediante l'incremento del numero delle corse di navigazione sul bacino del ramo di Lecco, affidando la gestione all'ente Gestione Navigazione Laghi Maggiore, di Garda e di Como.

Piedibus

Progetto-servizio promosso e finanziato dal Comune con l'obiettivo di incidere sui problemi della mobilità in città e dell'inquinamento dell'aria, coinvolgendo genitori e bambini negli spostamenti casa-scuola senza l'utilizzo della auto. Meno traffico, rumore, inquinamento per una città più sicura, pulita e a misura di bambino. Ogni linea del Piedibus ha un nome, colori e segni particolari. Percorre un itinerario definito e protetto, in orari precisi, con fermate stabilite alle quali i genitori portano i bambini. È guidato da un coordinatore accompagnato da altri adulti.

Vantaggi: risparmio sull'emissione in atmosfera di diverse tonnellate di anidride carbonica (CO2) pari a 12,5 tonnellate annue, i bambini chiacchierano, stringono nuove amicizie, fanno moto, conoscono il loro quartiere, acquisiscono autonomia, orientamento, imparano i segnali stradali e si abitano alle regole del traffico e ad andare a piedi. Ogni anno l'Amministrazione provvede alla ricognizione ed eventuale sistemazione delle segnaletiche orizzontali delle linee del Piedibus.

	2010	2011	2012	2013	2104
--	------	------	------	------	------

Linee	17	23	23	28	28
Bambini	519	578	646	680	700
Accompagnatori	150	199	186	230	250

Zone 30 e sosta

Sono state introdotte alcune zone in attuazione alle politiche della sosta disincentivanti l'utilizzo dell'auto privata attraverso la riduzione degli spazi di sosta libera a favore di regolamentazione di disco orario. Sono state inoltre istituite tre Zone 30.

Altre iniziative promosse a livello nazionale ed europeo a cui il Comune di Lecco ha aderito e che continua a sostenere

Giornata del verde pulito – Regione Lombardia: organizzazione annuale in una giornata indicata da Regione, di iniziative a sostegno dell'ambiente (es. biciclettate non competitive, piantumazione di nuovi alberi, la pulizia di alcune aree verdi)

Settimana della mobilità sostenibile - Regione Lombardia: Iniziative in bicicletta per tutte le famiglie

Lecco “aperta per verde” - Regione Lombardia - 2011: Lecco si colora di “verde” per la giornata ecologica promossa dall'Amministrazione comunale. La Città sarà animata da una serie di iniziative all'insegna del rispetto dell'ambiente e della promozione della salute

Tutti in bici - biciclettata per tutte le età - Anno 2010: iniziativa nell'ambito della settimana Europea della mobilità sostenibile

In riferimento più in generale alla qualità dell'ambiente:

Puliamo il Mondo: iniziative con volontari e ragazzi delle scuole con la collaborazione di Legambiente per sensibilizzare la cittadinanza sul tema del rispetto e della salvaguardia ambientale

M'illumino di meno Giornata del Risparmio Energetico: giornata di mobilitazione internazionale in nome del risparmio energetico. Il Comune organizza ormai da diversi anni con le scuole in collaborazione con associazioni e cooperative locali, iniziative volte al risparmio energetico

Settimana europea dei rifiuti - Legambiente: campagna informativa per la riduzione dei rifiuti

Raccolta 10 Più – Anno 2011: il Comune di Lecco ospita “Raccolta 10 Più”, tappa dell'editour promosso da CONAI – Consorzio Nazionale Imballaggi e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in collaborazione con ANCI, Associazione Nazionale dei Comuni Italiani. Il tour ha l'obiettivo di informare i cittadini su come svolgere correttamente la raccolta differenziata degli imballaggi, favorendone un migliore riciclo

Premio di CoReVe “Consorzio Recupero vetro”: all'Amministrazione comunale riconoscimento per l'impegno profuso nella divulgazione e sensibilizzazione dei cittadini sulle differenze “tra vetro e vetro” e attestato per i sistemi innovativi ed efficaci messi in campo per assicurare una raccolta di qualità degli imballaggi in vetro, che fanno del comune uno dei più virtuosi in Italia per la maggiore e migliore raccolta differenziata

“Comuni ricicloni ” - Miglior riciclaggio totale Anno 2010/2011 - Premio di Legambiente “Comuni ricicloni ” – premio nazionale prima categoria

Legambiente e Il sole 24 ore: compilazione annuale del questionario per la redazione del rapporto sull'ecosistema urbano, ricerca sullo stato di salute delle 103 città capoluogo di provincia della penisola

Ecosistema Bambino 2010 - La vetrina delle buone pratiche: cittadinanza attiva e ambiente per l'infanzia e l'adolescenza: compilazione del questionario delle buone pratiche dei Comuni che hanno promosso attività finalizzate alla partecipazione, sensibilizzazione e informazione dei ragazzi verso l'ambiente

Priorità e fasi temporali

L'amministrazione comunale è interessata a portare avanti il completamento dell'itinerario cicloturistico 3 “Adda”, così individuato nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica approvato da Regione Lombardia con delibera di giunta n. X /1657 del 11 aprile 2014, che attraversa da nord a

sud l'intero territorio comunale. Il lungo lago di Lecco peraltro rappresenta una delle Aree Strategiche già individuate nel Documento di Piano.

L'itinerario è inoltre già ricompreso nello studio di fattibilità promosso dalla Provincia di Lecco attraverso il Bando Brezza di Fondazione Cariplo. Lo studio di fattibilità dell'intero percorso ciclabile dell'Adda, lungo circa 300 km, è infatti in corso di realizzazione da parte della Provincia di Lecco, capofila del progetto assieme alle Province di Sondrio, Monza e Brianza, Città Metropolitana di Milano, Lodi e Cremona e con il coordinamento scientifico del Politecnico di Milano.

L'itinerario che interessa la città di Lecco presenta uno sviluppo di circa 9,5 km dei quali la parte tra il confine del comune di Abbadia Lariana e la via Lungo Piave di circa 2 km in corso di realizzazione da parte dell'ANAS.

I restanti 7,5 Km, di cui il 30% già esistente e il 70% da realizzare, saranno suddivisi in diversi lotti funzionali partendo dalla zona del lungo lago cittadino fino al confine con il comune di Vercurago, lotti che potranno essere realizzati anche in tempi e con risorse economiche differenti, valutando le priorità dei vari interventi sul territorio.

Pertanto il presente progetto preliminare, attraverso le risorse previste dal bando POR FESR 2014 – 2020¹, vuole dare attuazione alle indicazioni previste dal piano regionale.

Il Comune al fine di perseguire l'obiettivo sopraesposto nell'ambito del rilascio di concessioni demaniali o convenzioni urbanistiche di ambiti ricompresi in tale fascia si è attivato per coinvolgere sia operatori privati che altri soggetti istituzionali.

Chiaramente seguirà una fase di concertazione con gli stakeholder finalizzata alla condivisione delle scelte per la predisposizione di progetti definitivi/esecutivi.

Quadro di fattibilità e impegno economico

Si allegano alla presente le schede del **Programma Triennale dei Lavori Pubblici** e in particolare si riportano alcuni esempi di interventi precedentemente richiamati:

SOTTOPASSO FERROVIARIO: (€ 1.200.000)

VIALE ADAMELLO CIRCA € 708.000 DI CUI € 350.000,00 FINANZIATI DA REGIONE LOMBARDIA

APPALTO MANUTENZIONE 2010 DI CUI FA PARTE VIALE ADAMELLO, PARTE RESTANTE € 1.200.000 CIRCA (ASTA MEDIANA – VIA F.LLI BANDIERA – VIA BALICCO - Via De Gasperi e incrocio con Via Pasubio e Via Santo Stefano)

PONTE VECCHIO: € 280.000

Riepilogo interventi di manutenzione stradale e sul verde pubblico:

- Anno 2010 per € 553.273,03 di cui € 139.588,95 per eliminazione barriere architettoniche
- Anno 2011 per € 2.184.255,90 di cui € 167.819,75 per eliminazione barriere architettoniche;
- Anno 2012 per € 944.103,78 di cui € 101.502,72 per eliminazione barriere architettoniche
- Anno 2013 per € 787.890,24 di cui € 14.356,29 per eliminazione barriere architettoniche

¹ POR FESR 2014 – 2020¹ Asse 4 "Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori" Azione 4.e.1.1 - Misura "Mobilità ciclistica" con scadenza 22 dicembre 2015

Piano economico dettagliato (progetto taxi collettivo)

- Inizialmente si propone di riservare al servizio circa 60 posti auto.
 - Il servizio navetta sarà strutturato inizialmente utilizzando due autovetture che effettueranno ogni 15 minuti oppure a raggiungimento della max capienza di trasporto, il tragitto posteggio stazione e ritorno.
 - Il servizio sarà attivo solo nei giorni feriali dal lunedì al venerdì.
1. Il costo giornaliero di tale servizio è di € 210,00 per autovettura ed è comprensivo di n. 16 viaggi andata e ritorno; 8 viaggi nella fascia 6.30 – 9.00 e 18.00 – 20.30.

Il costo settimanale previsto è pari ad € 2.100,00. L'intero costo del servizio (8 mesi) ammonta ad € 67.200,00;
 2. Realizzazione di tessere di riconoscimento per utenti, pannelli informativi e campagna di divulgazione, € 5.000,00.
 3. Il personale strutturato coinvolto, dipendente del Comune di Lecco, oltre ad essersi occupato della progettazione del servizio si occuperà della realizzazione dello stesso, del monitoraggio e della futura proposta di gestione che garantirà il consolidamento e la continuità del servizio dopo la fase di sperimentazione. Il totale del costo del personale strutturato è di 8.000,00 euro.

TOTALE USCITE € 80.200,00

ENTRATE

- Si prevede la compartecipazione ai costi da parte dell'utenza. Per favorire l'avvio del servizio si ritiene di proporre un costo calmierato agli utenti pari ad € 8,00 settimanali (iva compresa). Si ipotizza la copertura di una media di 40 abbonamenti settimanali per una entrata complessiva di € 320,00. Il totale entrate previste sarà pari ad € 10.240,00.
- Alla fine del periodo di prova si ipotizza una saturazione completa dei posti che si renderanno disponibili pari a 120, con una tariffa mensile per utente di € 70,00. Nel periodo di prova a seguito di analisi del bisogno dell'utenza potranno essere definite modalità di servizio diverse in funzione della richiesta e conseguente rideterminazione della tariffa finalizzata all'equilibrio economico. Inoltre, per contenere la tariffa mensile ed offrirla a prezzi concorrenziali e ridotti verranno utilizzati sponsor privati. L'Amministrazione Comunale si propone come obiettivo, il mantenimento della tariffa a carico degli utenti pari ad 8,00 euro settimanali come nel periodo sperimentale.
- Personale strutturato con oneri a carico del Comune di Lecco € 8.000,00. Saranno altresì a carico del Comune di Lecco € 5.000,00 relativi ai costi per la realizzazione di tessere di riconoscimento per utenti, pannelli informativi e campagna di divulgazione.
- Compartecipazione fondazione Cariplo € 56.960,00.

Tariffa occasione giornaliera (si prevede il parcheggio su piani non dedicati e costi viaggio uguale alla tariffa taxi pari a € 10,00).

TOTALE ENTRATE € 80.200,00