



IL SISTEMA TRASPORTISTICO LARIANO

INDICAZIONI DI POLICY PER UN RILANCIO DEL TERRITORIO

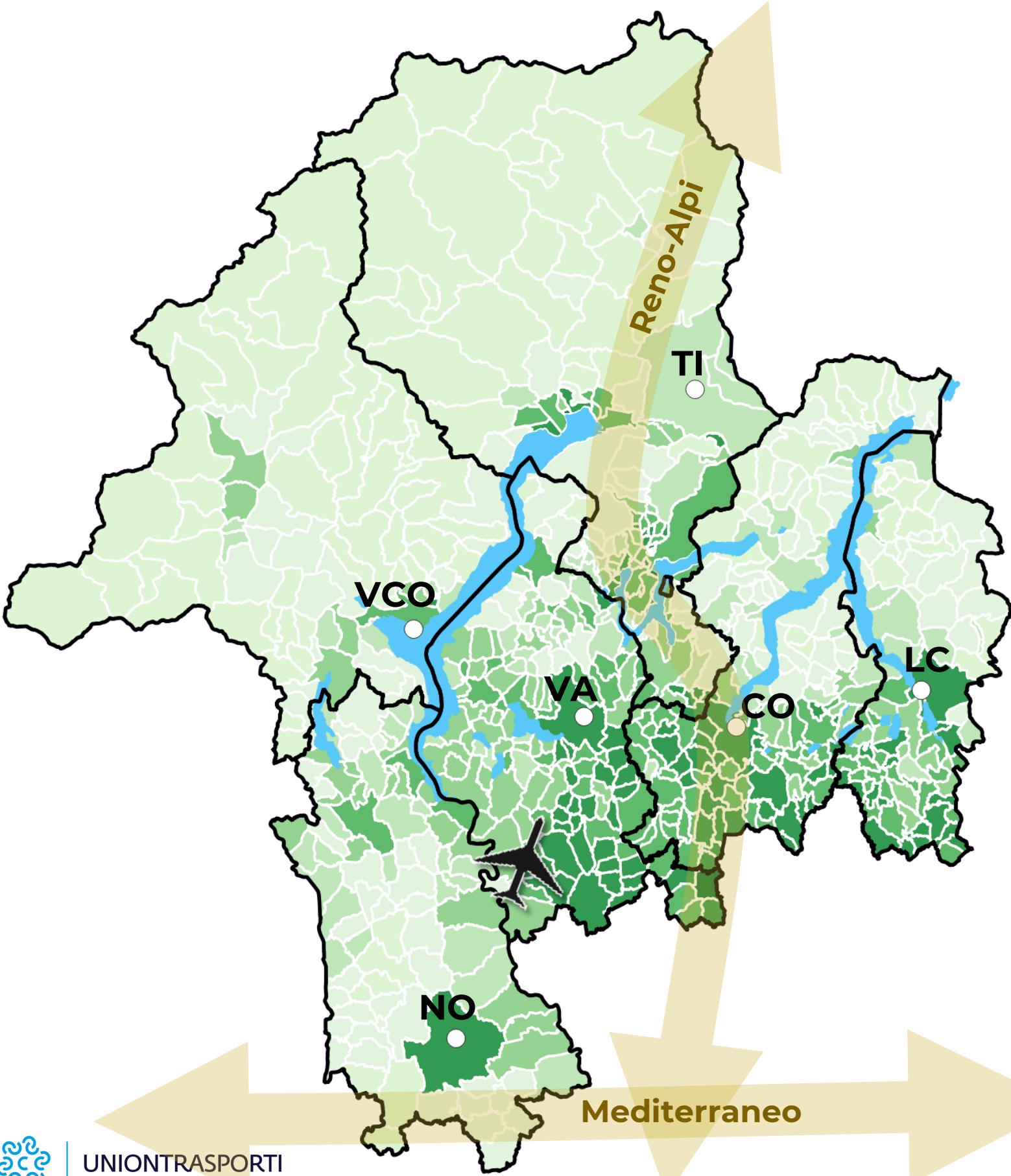
Report di sintesi

11 dicembre 2020

I capitoli di analisi

- Inquadramento dell'area di studio sotto il **profilo socio-economico** (caratterizzazione della popolazione residente e della forza lavoro, tessuto imprenditoriale, specializzazioni produttive, import/export, richiamo turistico)
- Mappatura delle **infrastrutture di trasporto** (direttrici stradali e ferroviarie, navigazione lacuale, aeroporti di riferimento, Corridoi europei)
- **Mobilità delle persone e delle merci** (analisi della domanda di mobilità e delle principali relazioni origine/destinazione)
- **Criticità** che ostacolano l'accessibilità e l'attrattività del territorio lariano e proposta di **possibili soluzioni di miglioramento da parte della CCIAA di Como-Lecco**

L'area di studio



2,7 Mln abitanti

INDICE VECCHIAIA
INSUBRIA 182,4
COMO 174,7
LECCO 180,6



200.187 imprese

IMPRESE/KMQ
INSUBRIA 20,6
COMO 33,3
LECCO 28,7

**OLTRE 90%
MICRO
IMPRESE**

85.031,2 Mln V.A.



VALORE AGGIUNTO PRO CAPITE
INSUBRIA 31.357,4 €
COMO 25.717,6 €
LECCO 27.605,9 €

COMO-LECCO ~ 1/3



**5,9 Mln arrivi
14 Mln presenze**

**Como 3,3 Mln
78% STRANIERI**

Specializzazioni e performance economiche

— SVIZZERA/LOMBARDIA=1 **TICINO** **COMO** **LECCO**

IMPORT M€



INSUBRIA 30.016
TICINO 48%
COMO 10%
LECCO 8%



INSUBRIA 16.123
TICINO 33%
COMO 12%
LECCO 12%

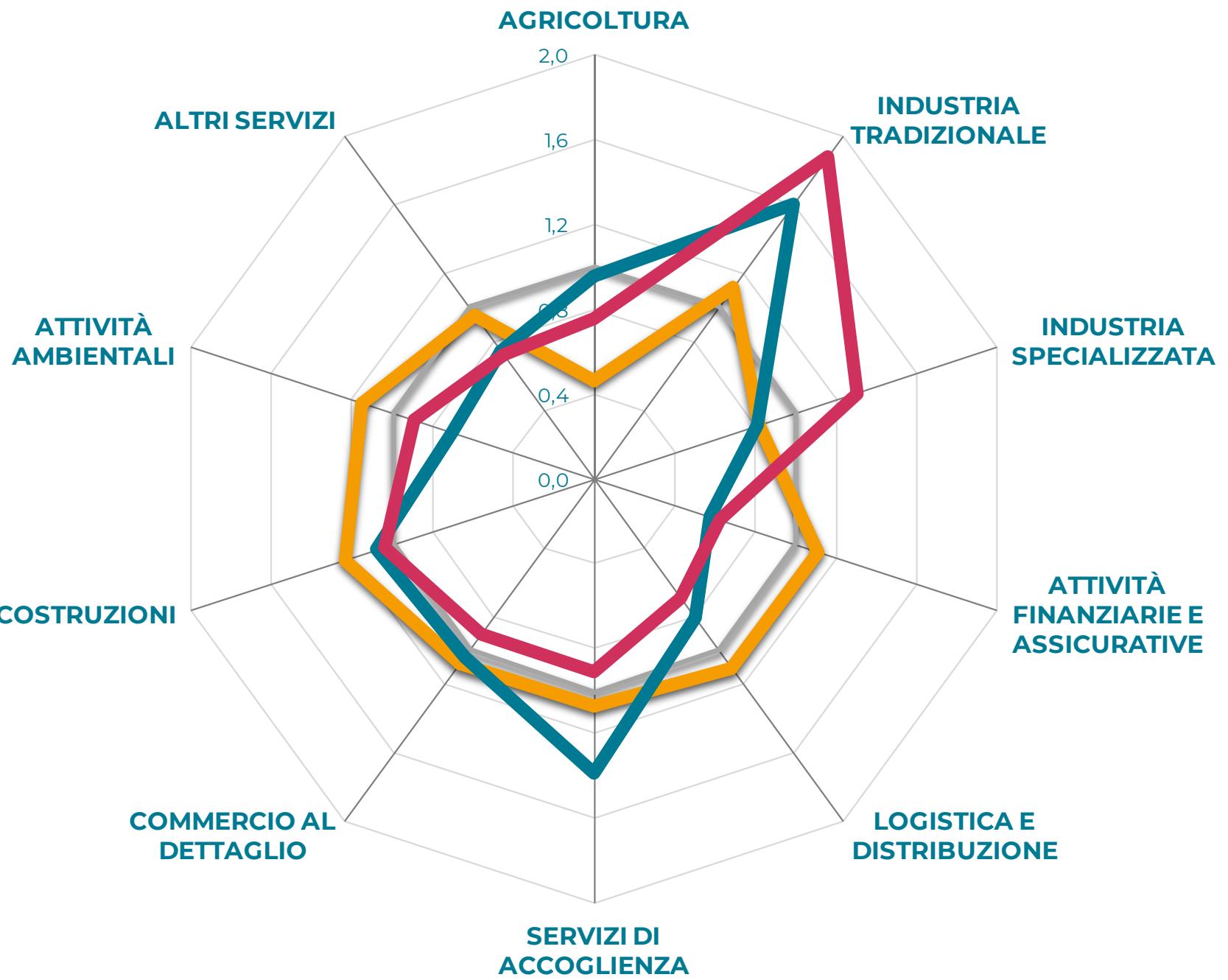
EXPORT M€



INSUBRIA 31.719
TICINO 19%
COMO 18%
LECCO 14%



INSUBRIA 18.882
TICINO 18%
COMO 18%
LECCO 15%



PROPENSIONE ALL'EXPORT

INSUBRIA 0,37
TICINO 0,25
COMO 0,37
LECCO 0,48

Le caratteristiche strutturali della domanda

Spostamenti/giorno passeggeri e merci

FONTE: Matrici Origine/Destinazione elaborate dalla Regione Lombardia in sede di predisposizione dell'ultimo **PRMT** (approvato da **Regione Lombardia** con D.c.r. n. 1245 del 20 settembre 2016). Si tratta di una **base dati** utile, al momento la più **completa**, al fine di conoscere gli spostamenti in Lombardia.

8 modalità di trasporto

- AUTO conducente
- AUTO passeggero
- TPL gomma
- TPL ferro
- MOTO
- BICICLETTA
- PIEDI
- ALTRO (compreso aereo)

5 motivi di spostamento

- LAVORO
- STUDIO
- OCCASIONALE
- AFFARI
- RIENTRO A CASA

3 categorie veicoli merci

- N1 massa $\leq 3,5$ tonnellate
- N2 massa tra 3,5 e 12 tonnellate
- N3 massa >12 tonnellate

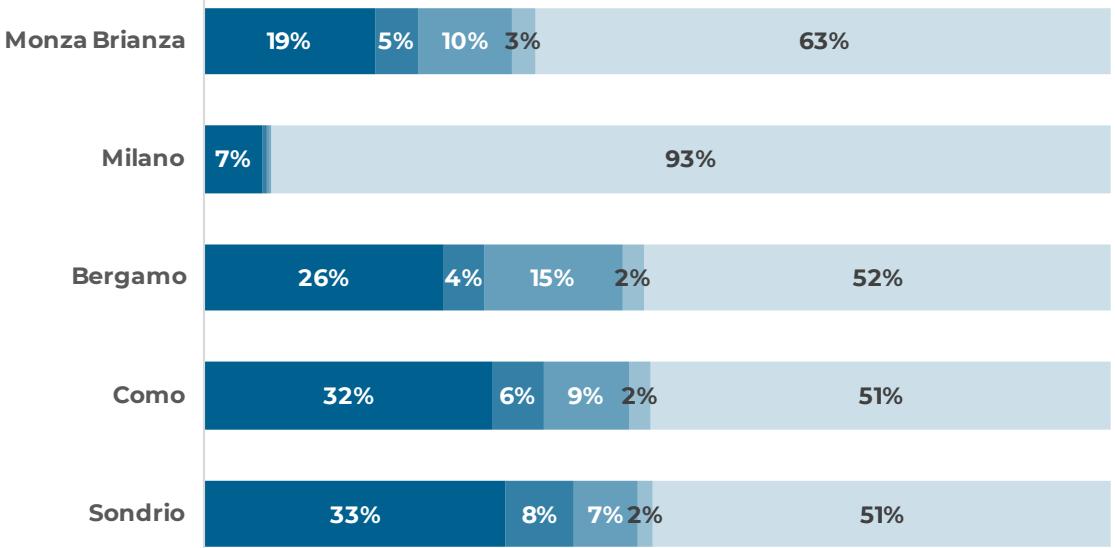
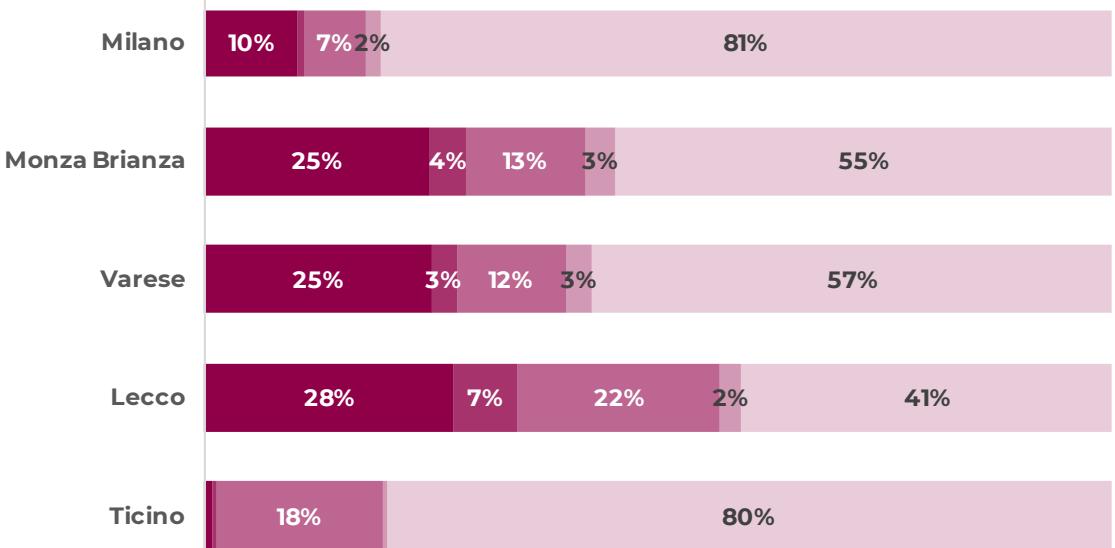
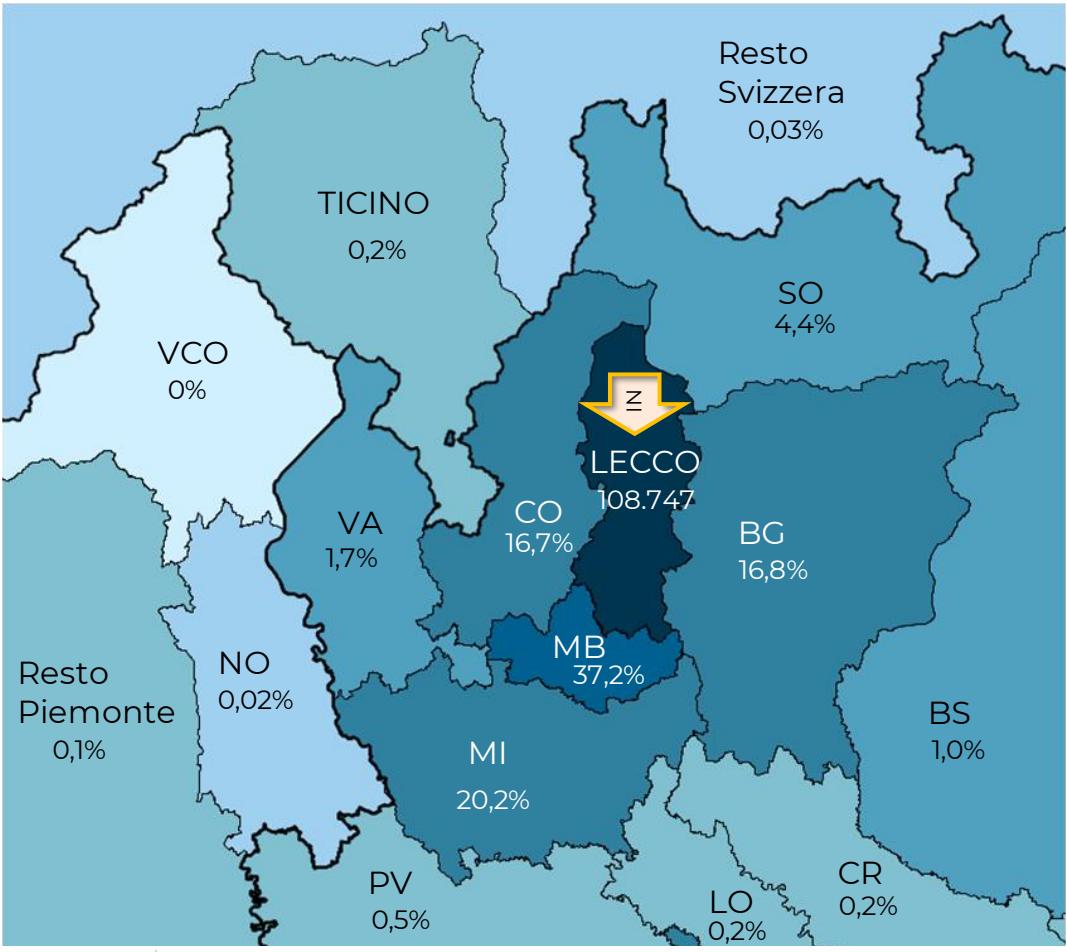
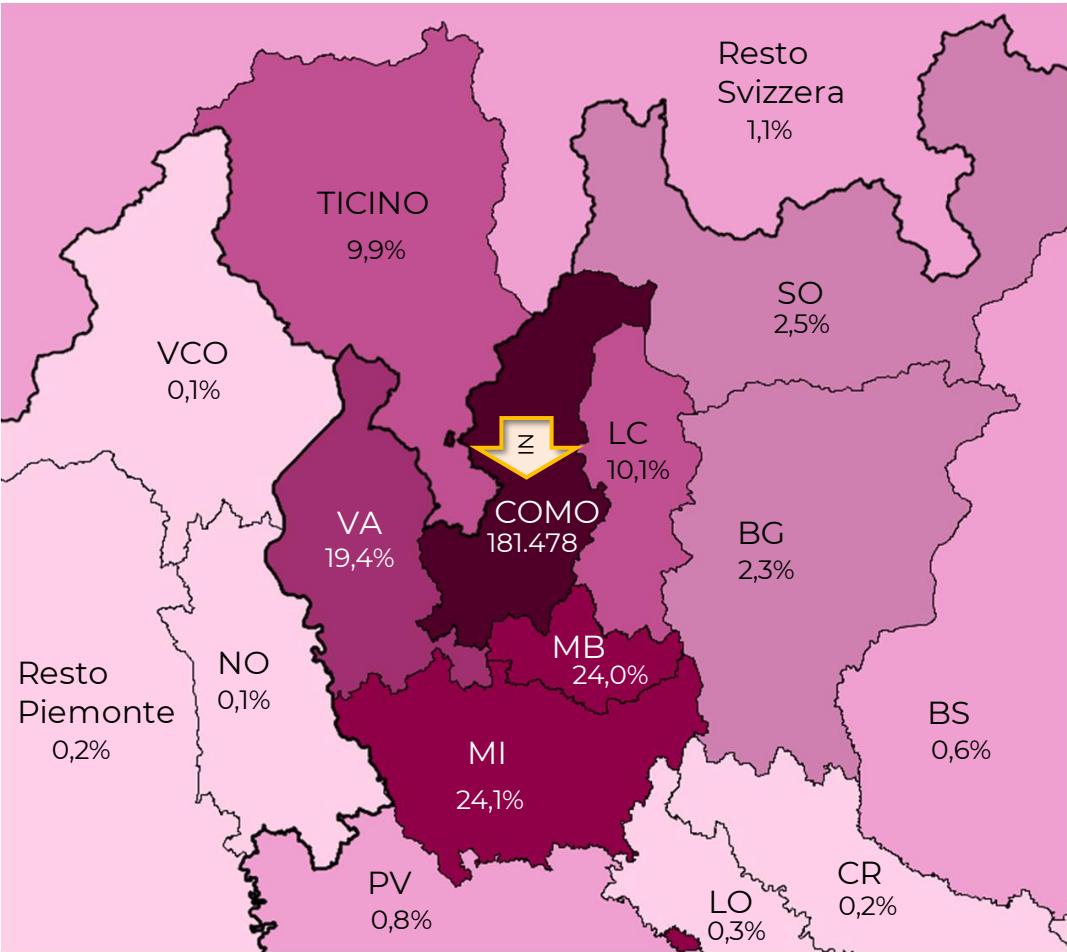
Dalla matrice sono state estratte le relazioni attinenti ai **BACINI COMO E LECCO**, in modo da valorizzare la dimensione complessiva della mobilità sistemica e non, sia in termini di capacità attrattiva che generativa.

MOBILITÀ COMPLESSIVA PAX (interna e da/verso l'esterno)

COMO 1 Milione spost./giorno - LECCO 640 mila spost./giorno

Le caratteristiche strutturali della domanda

Spostamenti/giorno passeggeri in INGRESSO



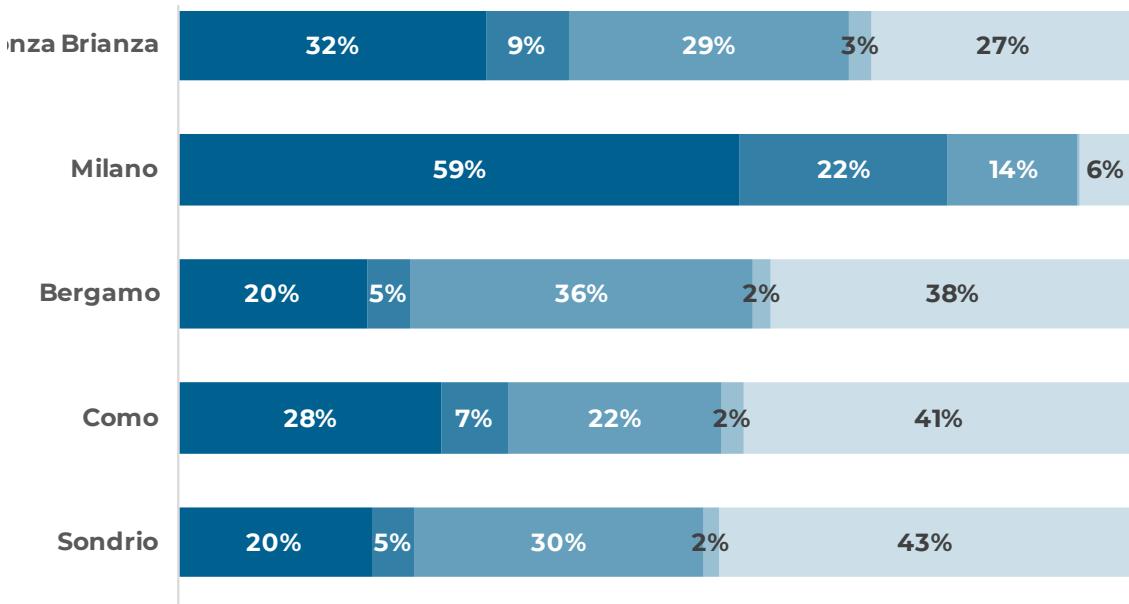
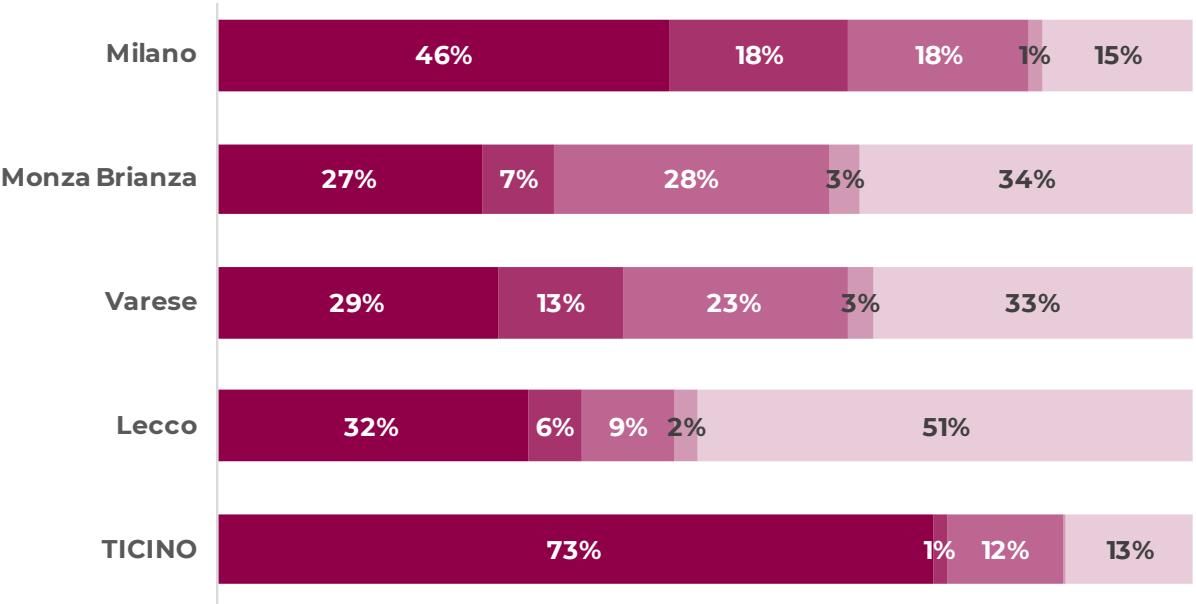
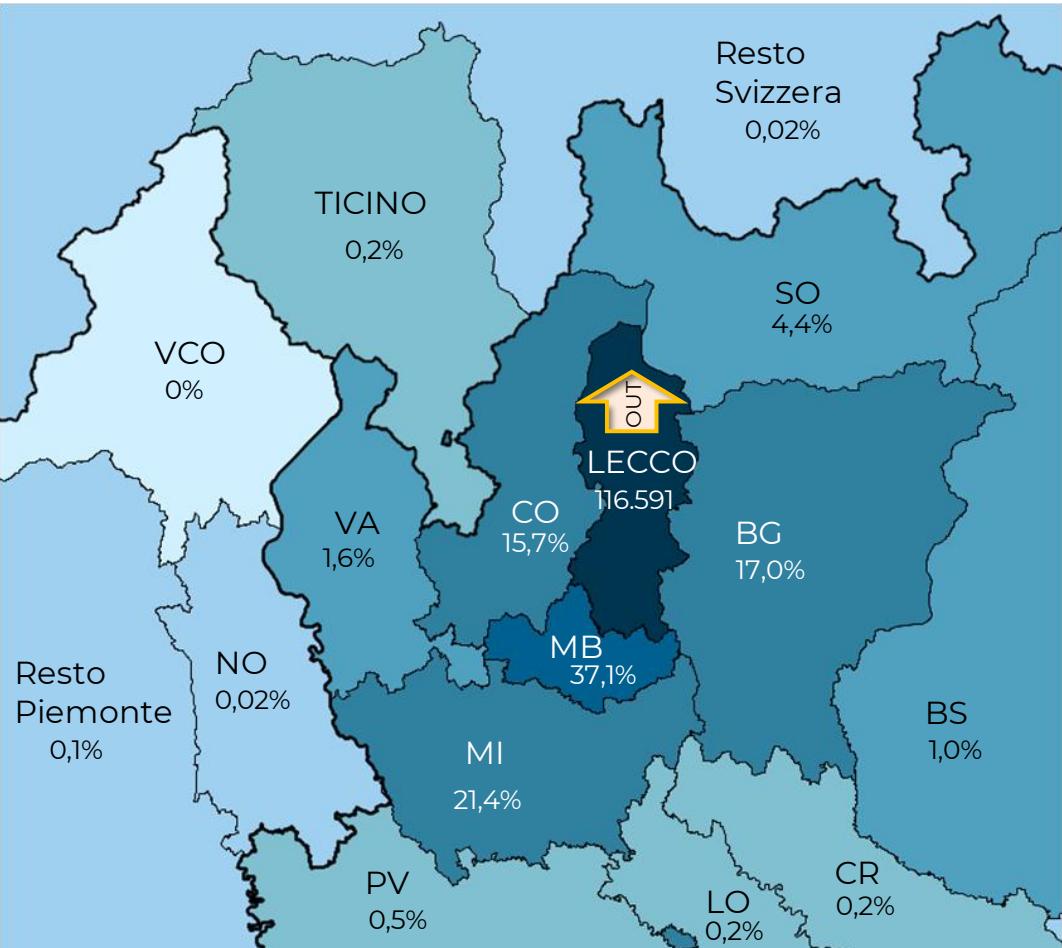
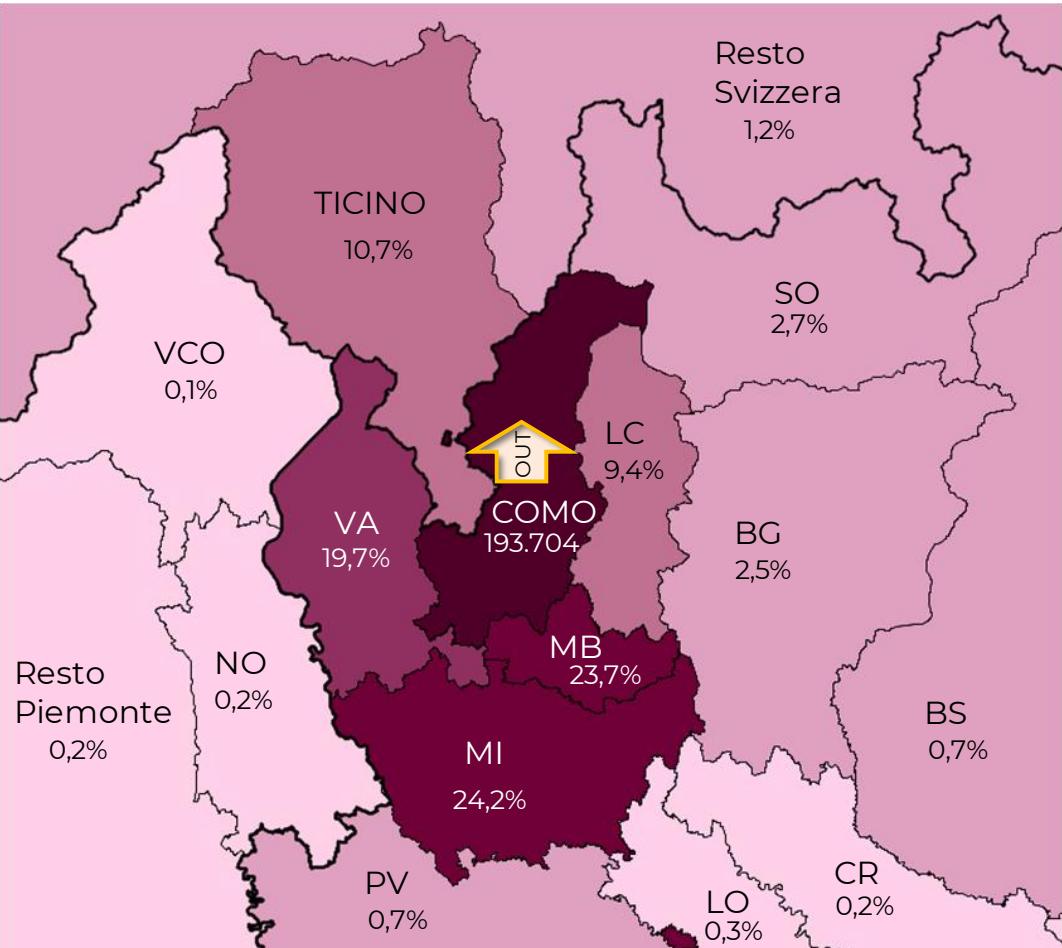
■ LAVORO ■ STUDIO ■ OCCASIONALE ■ AFFARI ■ RIENTRO A CASA

■ LAVORO ■ STUDIO ■ OCCASIONALE ■ AFFARI ■ RIENTRO A CASA



Le caratteristiche strutturali della domanda

Spostamenti/giorno passeggeri in USCITA



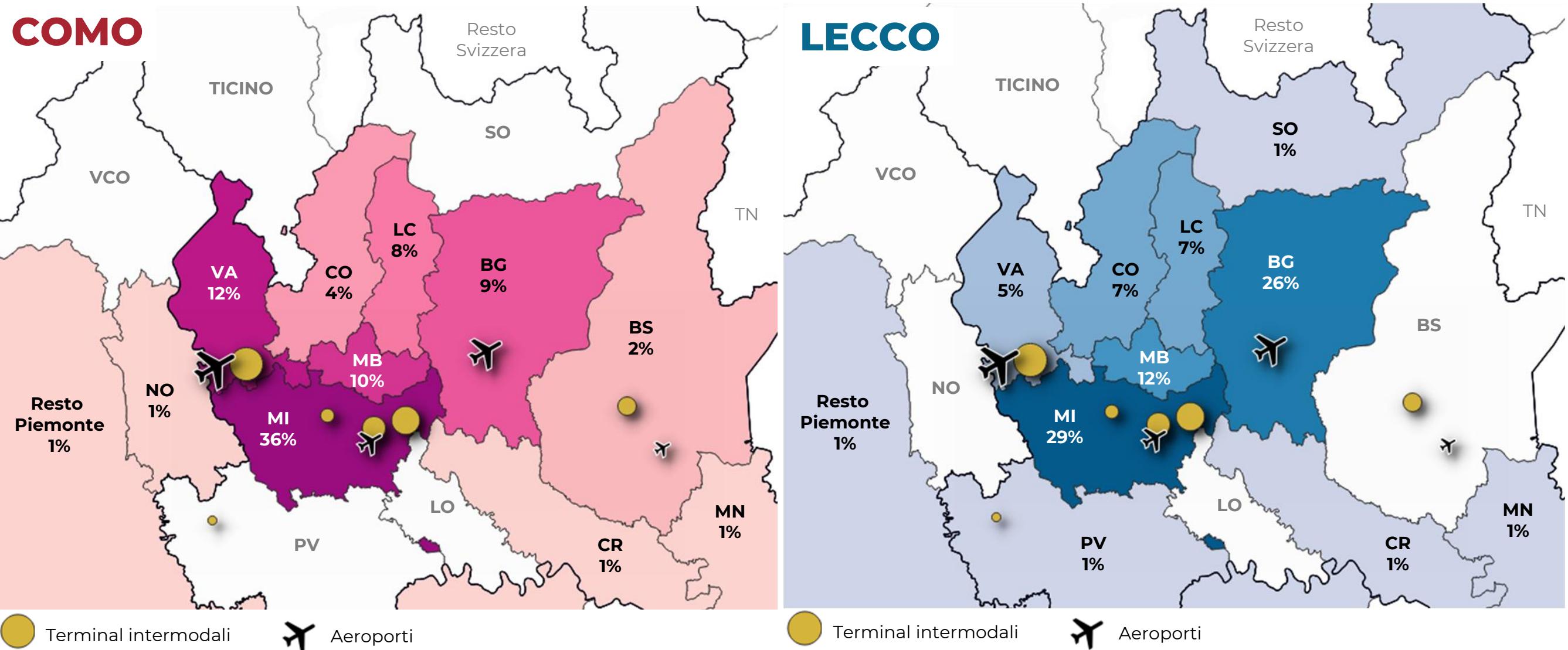
■ LAVORO ■ STUDIO ■ OCCASIONALE ■ AFFARI ■ RIENTRO A CASA

■ LAVORO ■ STUDIO ■ OCCASIONALE ■ AFFARI ■ RIENTRO A CASA



Le caratteristiche strutturali della domanda

Flussi merci in INGRESSO e USCITA



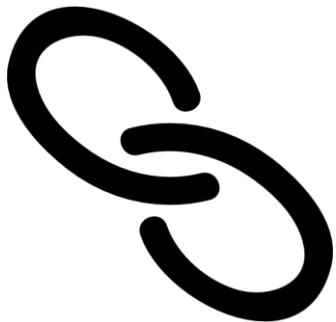
Como e Lecco assorbono, insieme, il 9% dei flussi generati e l'8% di quelli attratti dalla Lombardia (24.010 veicoli in uscita e 22.237 in ingresso), di cui il 58% di categoria N1, il 18% N2 e il 24% N3. Un preponderante utilizzo delle strade di rilevanza locale e percorrenze prevalentemente di corto-medio raggio.

PRINCIPALI EVIDENZE SULLA MOBILITÀ

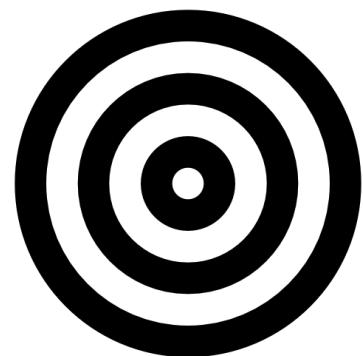
L'analisi di dettaglio sulla mobilità passeggeri e merci dell'area lariana mette in evidenza le caratteristiche strutturali del territorio.



Il preponderante utilizzo dell'auto, soprattutto per motivi di lavoro e affari dovuto alla scarsa competitività dei collegamenti TPL (che ricopre una quota significativa solo negli spostamenti per motivi di studio)

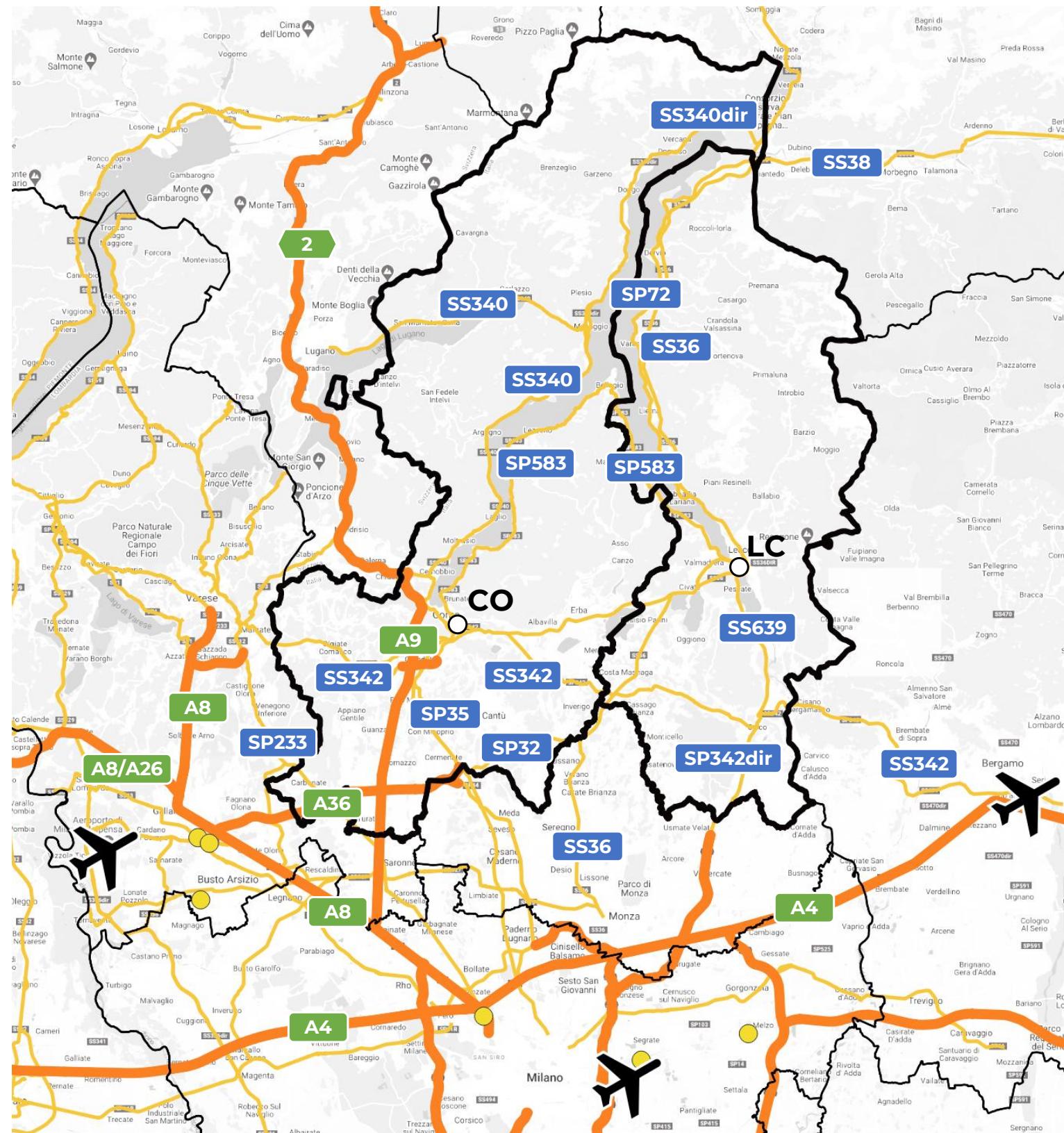


Gli stretti legami della provincia di **COMO** con le province di **Milano e Varese** e della provincia di **LECCO** con le province di **Milano e Bergamo**



Il significativo ruolo dell'area milanese, bresciana e bergamasca per i flussi merci, che mettono in luce il ruolo fondamentale della Pedemontana Lombarda.

Le direttrici STRADALI



- ▶ Autostrada dei Laghi A9 Linate-Como-Chiasso / A2
- ▶ Autostrada A36 Pedemontana Lombarda
- ▶ SS340 Regina e diramazione
- ▶ SP583 Lariana
- ▶ SS36 del Lago di Como e dello Spluga (Milano-Lecco-Valtellina/Canton Grigioni)
- ▶ SP72 del Lago di Como (Milano-Lecco)
- ▶ SS342 Briantea (Varese-Como-Bergamo) e diramazione su A51 (Vimercate)
- ▶ SS639 dei Laghi di Pusiano e di Garlate (Como-Lecco-Bergamo)
- ▶ SP32 Novedrate (A36-SS36)

Le direttrici stradali: CRITICITÀ



Nodo di Lecco: commistione tra traffico urbano e di attraversamento nei collegamenti con Bergamo e Milano (SS639/SP72, SS342) e sulla SS36 (elevato grado incidentalità)

- **SS639:** sezione a unica carreggiata, PL, ambito urbano
- **SS36:** due corsie per senso marcia, assenza corsie emergenza, livelli di sicurezza precari



Nodo di Como: mobilità di persone e merci nell'area di confine tra Lombardia e Ticino (SS340 e A9), collegamenti che gravitano sugli assi di accesso e uscita a Como, ricadute connesse ai flussi di traffico pesante generato a livello locale e di transito sull'autostrada A9

- **Fascia di frontiera** (Chiasso): carico veicolare dei frontalieri, viabilità extraurbana in costante sofferenza
- **SS340:** unico collegamento della sponda occidentale del Lario, condizioni precarie
- **SS342:** collegamento con Varese
- Viabilità complementare alla Pedemontana (SP32)

UNA RETE VIARIA NON ADEGUATA ALLA COMPLESSITÀ ED INTENSITÀ DELLE RELAZIONI GENERATE DALLA STRUTTURA PRODUTTIVA E RESIDENZIALE DEL TERRITORIO.

Gli INTERVENTI sulla rete viaria

	LC	CO	SOGGETTO COMPETENTE	STATO PROGETTUALE	ULTIMAZIONE PREVISTA	COSTO STIMATO	COPERTURA FINANZIARIA	CRITICITÀ	FATTIBILITÀ NEL BREVE PERIODO
Intervento									
1	X	X	CAL Spa Autostrada Pedemontana Lombarda Spa	Progetto definitivo ⁹	2026	2.682 M€ ¹⁰	13% ¹¹	Lavori fermi dal 2016	
2		X	CAL Spa Autostrada Pedemontana Lombarda Spa	n.d. ¹²	n.d.	860 M€ ¹³	0%	Risorse da reperire	
3	X	X	Regione Lombardia	Studio di fattibilità	n.d.	1.388 M€	0%	Contestazioni ambientali	
4	X		Provincia di Lecco ¹⁴	Lavori avviati	2026	119 M€ ¹⁵	100%	Cantiere fermo ¹⁶	 
5	X		Provincia di Lecco ¹⁷	Progetto di fattibilità tecnico-economica	n.d.	55 M€	0%	Risorse da reperire	

[continua]

⁹ È in corso una gara per trovare il contraente generale che realizzerà il progetto esecutivo e i lavori dei lotti B2 e C.

¹⁰ Camera dei deputati (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), aggiornato al 31 ottobre 2019.

¹¹ A novembre 2020 è stato deliberato l'impegno di Regione Lombardia pari a 350 M€, mentre per la parte restante è in corso una gara per il recupero del finanziamento sul mercato.

¹² Il Progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2006 è ormai decaduto, quindi l'iter progettuale va ripreso da zero tenendo conto dell'attuale assetto trasportistico.

¹³ Costo stimato nel progetto definitivo presentato nel 2009, ma non approvato dal CIPE per mancanza di copertura finanziaria.

¹⁴ È in corso la definizione del trasferimento dell'opera ad ANAS (a seguito del recente passaggio di gestione della strada dalla Provincia all'Anas, DPCM 21/11/2019).

¹⁵ Allegato 3 D.g.r. IX 3674 del 13 ottobre 2020 (Decreto Olimpiadi 2026): Variante di Vercurago. Dalle valutazioni preliminari risulta che per il completamento delle opere sarebbe necessario un incremento del quadro economico di almeno 40 M€.

¹⁶ Cantiere fermo a causa della risoluzione del contratto con l'impresa appaltatrice, a inizio 2018. È in corso di ridefinizione con Anas la ripresa dei cantieri e la revisione del cronoprogramma.

¹⁷ È in corso la definizione del trasferimento dell'opera ad ANAS (a seguito del recente passaggio di gestione della strada dalla Provincia all'Anas, DPCM 21/11/2019).

Gli INTERVENTI sulla rete viaria

[continua]

		LC	CO	SOGGETTO COMPETENTE	STATO PROGETTUALE	ULTIMAZIONE PREVISTA	COSTO STIMATO	COPERTURA FINANZIARIA	CRITICITÀ	FATTIBILITÀ NEL BREVE PERIODO
Intervento										
6	Riqualificazione SS36 del Lago di Como e dello Spluga	X		Anas Spa	Progetto di fattibilità tecnico-economica	2026	121 M€ ¹⁸	100%	-	 
7	Manutenzione SS583 Lariana	X	X	Provincia di Lecco, Provincia di Como	Progetto di fattibilità tecnico-economica	2023	4,5 M€ ¹⁹	100%	-	
8	Prolungamento A51 Usmate Velate (MB) – Olginate (LC)	X		<i>Da definire</i>	In fase di studio	n.d.	n.d.	0%	Ulteriori analisi necessarie	
9	SS342 Briantea Variante Olgiate Comasco-Solbiate (lotto 1) ²⁰		X	Anas Spa	Progetto esecutivo	2023	8 M€	100%	In attesa di valutazione progetto	
10	SP32 Novedratese Riqualificazione ²¹		X	CAL Spa	Studio di fattibilità	2024	22 M€	100%	-	

[continua]

¹⁸ Allegato 3 D.g.r. IX 3674 del 13 ottobre 2020 (Decreto Olimpiadi 2026): Messa in sicurezza tratta Giussano – Civate (45 M€), Adeguamento tre corsie Ponte Manzoni – Lecco (15 M€), Potenziamento svincolo località Piona (7,2 M€), Potenziamento svincolo località Dervio/SP72 (25 M€), Adeguamento svincolo del Bione (4 M€), Consolidamento galleria “Monte Piazzo” (25 M€).

¹⁹ Allegato 1 D.g.r. 5 agosto 2020 (interventi con finanziamenti nelle annualità 2021/2023): 4 M€ di competenza della Provincia di Como (Intervento di messa in sicurezza attraverso la realizzazione di marciapiedi e sostituzione dei parapetti mancanti o gravemente ossidati) e 0,5 M€ di competenza della Provincia di Lecco (Interventi di manutenzione su pareti incombenti)

²⁰ Il lotto 1 si svolge interamente nel territorio di Olgiate Comasco (fino alla SP23). Del lotto 2 esiste solo il progetto preliminare (22M€ ad oggi non finanziati).

²¹ Tratta CO06, opera connessa alla tratta B1 della Pedemontana Lombarda. È inserito nel Piano Marshall con un importo di 22M€ come eventuale possibilità di realizzazione unicamente laddove non si trovasse attuazione operativa nell’ambito dei futuri lavori di competenza della Pedemontana .

Gli INTERVENTI sulla rete viaria

[continua]

	LC	CO	SOGGETTO COMPETENTE	STATO PROGETTUALE	ULTIMAZIONE PREVISTA	COSTO STIMATO	COPERTURA FINANZIARIA	CRITICITÀ	FATTIBILITÀ NEL BREVE PERIODO
Intervento									
11		X	Provincia di Como	Progetto di fattibilità tecnico-economica	2023	9 M€	100%	-	✓
12		X	Provincia di Como	Progetto di fattibilità tecnico-economica	2023	15 M€	100%	-	✓
13		X	Provincia di Como	Progetto di fattibilità tecnico-economica	2025	98 M€	100%	-	✓
14		X	Provincia di Como	Progetto definitivo	2023	15 M€ ²³	100%	-	✓
15		X	Anas Spa	Progetto definitivo/in corso di appalto ²⁴	2026	576 M€ ²⁵	100%	-	✓ 

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), Programma strategico regionale per la ripresa economica della Regione Lombardia ("Piano Marshall", approvato il 5 agosto 2020), Legge Olimpica (D.g.r. IX 3674 del 13 ottobre 2020), Provincia di Lecco, Provincia di Como, CAL Spa, rassegna stampa locale.

²² Lotto 2 - tratto tra Figino Serenza e Mariano Comense.

²³ Allegato 1 D.g.r. 5 agosto 2020 (interventi con finanziamenti nelle annualità 2021/2023).

²⁴ Il progetto definitivo è stato approvato dall'Anas a dicembre 2019. Il 30 ottobre 2020 il Consorzio Stabile Sis di Torino si è aggiudicato l'appalto (in via provvisoria), presentando un ribasso del 18,187%. Oltre alla costruzione dell'opera, l'appalto prevede anche la progettazione esecutiva (da realizzare entro 180 giorni).

²⁵ Allegato 5 D.g.r. IX 3674 del 13 ottobre 2020 (Decreto Olimpiadi 2026).

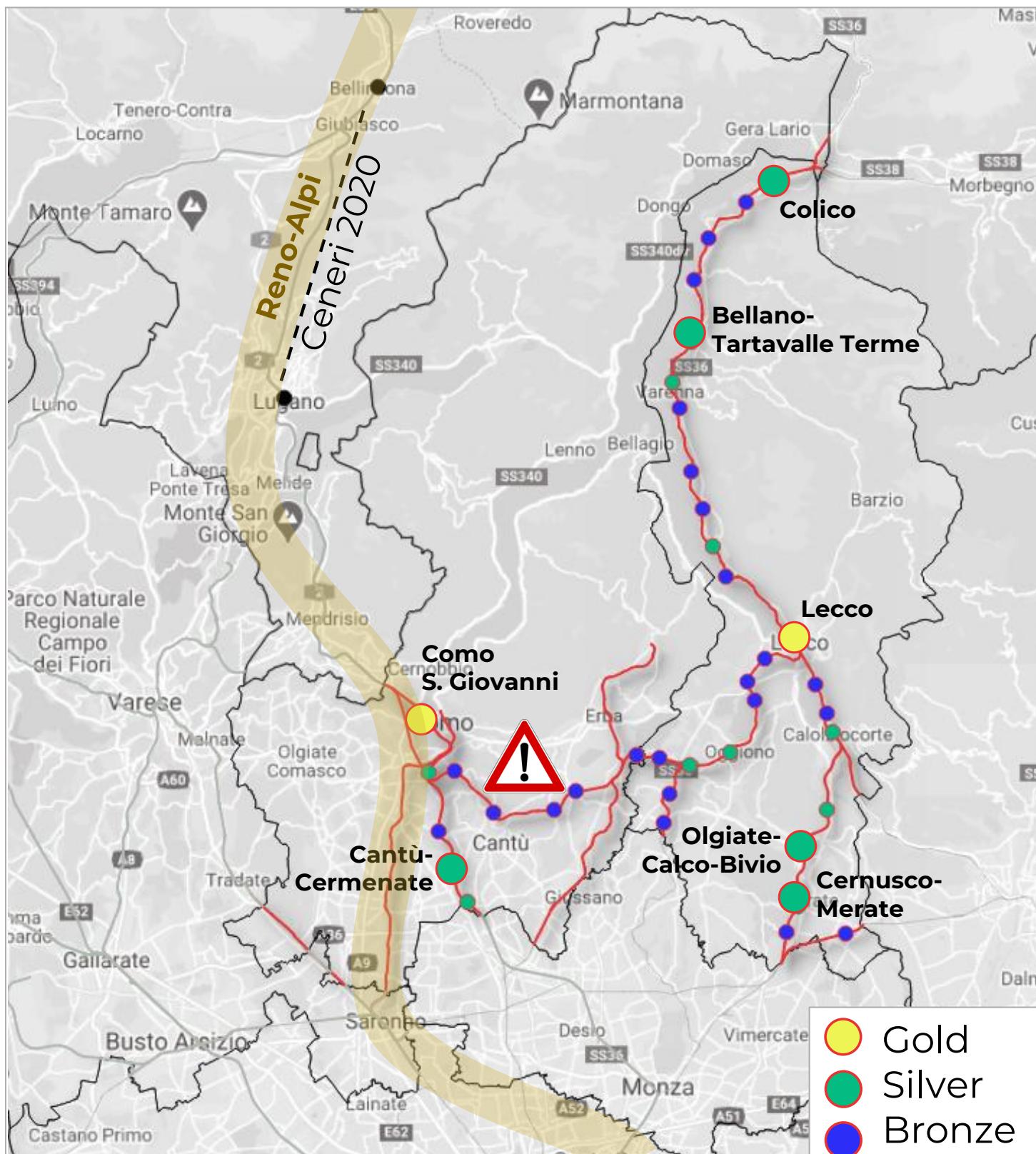
Le direttrici FERROVIARIE



- ▶ Milano-Como-Chiasso (collegamenti internazionali, Corridoio Reno-Alpi)
- ▶ Como-Lecco (rilevanza regionale)
- ▶ FNM Milano-Asso (collegamenti urbani e metropolitani)
- ▶ FNM Milano-Saronno-Como (collegamenti urbani e metropolitani)
- ▶ FNM Saronno-Laveno (rilevanza marginale)
- ▶ Milano-Lecco-Tirano (rilevanza regionale, collegamenti con Brianza e Valtellina)
- ▶ Sesto S.Giovanni-Molteno-Lecco (livello urbano e interurbano)
- ▶ Lecco-Brescia (livello regionale)



Le direttrici ferroviarie: CRITICITÀ



- ▶ 80% della rete ferroviaria lecchese a binario unico
- ▶ Linea Como-Lecco: non elettrificata: perdita di competitività del sistema ferroviario
- ▶ Direttrici della Valtellina e della Valchiavenna: interferenze con traffico locale (PL)
- ▶ Carenze prestazionali delle stazioni ferroviarie (lontane dal *concept* ticinese di nodo intermodale)

OFFERTA CARENTE

Gli INTERVENTI sulla rete ferroviaria

	LC	CO	SOGGETTO COMPETENTE	STATO PROGETTUALE	ULTIMAZIONE PREVISTA	COSTO STIMATO	COPERTURA FINANZIARIA	CRITICITÀ	FATTIBILITÀ NEL BREVE PERIODO
Intervento									
1		X	RFI Spa	Progetto preliminare	n.d.	1.412 M€ ²⁷	0,2%	Risorse da reperire	!
2	X		RFI Spa	n.d.	2025	30 M€ ²⁸	100%	-	✓ 
3	X		RFI Spa	Definizione protocollo d'intesa	2025	66 M€ ²⁹	100%	-	✓ 
4	X	X	RFI Spa	n.d.	n.d.	n.d.	0%	Nessun atto concreto	!
5		X	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0%	Nessun atto concreto	!

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), Legge Olimpica (D.g.r. IX 3674 del 13 ottobre 2020), RFI Spa, Regione Lombardia, rassegna stampa locale.

²⁶ Quadruplicamento Chiasso-Monza.

²⁷ Camera dei deputati (Sistema Informativo Legge Opere Strategiche), aggiornato al 31 ottobre 2019.

²⁸ Allegato 3 D.g.r. IX 3674 del 13 ottobre 2020 (Decreto Olimpiadi 2026): Interventi Puntuali potenziamento - PRG sedi di Incrocio . La progettazione è prevista dal 2021.

²⁹ Allegato 3 D.g.r. IX 3674 del 13 ottobre 2020 (Decreto Olimpiadi 2026): L'intesa riguarda la soppressione di 64 passaggi a livello insistenti sulla SS38.

³⁰ Con orizzonte 2022 è previsto da parte di RFI l'efficientamento delle sedi di incrocio a Molteno, Oggiono e Valmadrera, anche con la realizzazione di nuovi sottopassi. Regione Lombardia ha proposto di inserire nel Contratto di Programma RFI-MIT la realizzazione dell'elettificazione della linea. L'intervento è stato individuato tra quelli funzionali alle Olimpiadi invernali 2026. Regione Lombardia ha avviato un'interlocuzione tecnica di approfondimento con RFI finalizzata a definire gli scenari realizzativi di dettaglio e la fasizzazione degli interventi, funzionale alla stima dei costi.

Quadro di SINTESI INTERVENTI

FATTIBILITÀ NEL BREVE PERIODO

-  Completamento Pedemontana Lombarda
-  Collegamento Lecco-Bergamo (1° lotto)
-  Riqualificazione SS36 del Lago di Como e dello Spluga
-  Manutenzione SS583 Lariana
-  Variante alla SS342 Briantea
-  Riqualificazione SP32 Novedratese
-  Canturina Bis
-  Variante di Cadorago
-  Variante della Tremezzina
-  Potenziamento linea Milano-Lecco-Tirano

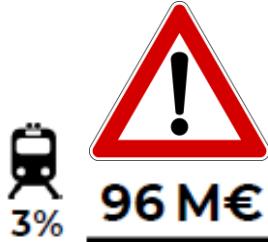


 97%



STRADA

Investimento
3.766 M€



 3%

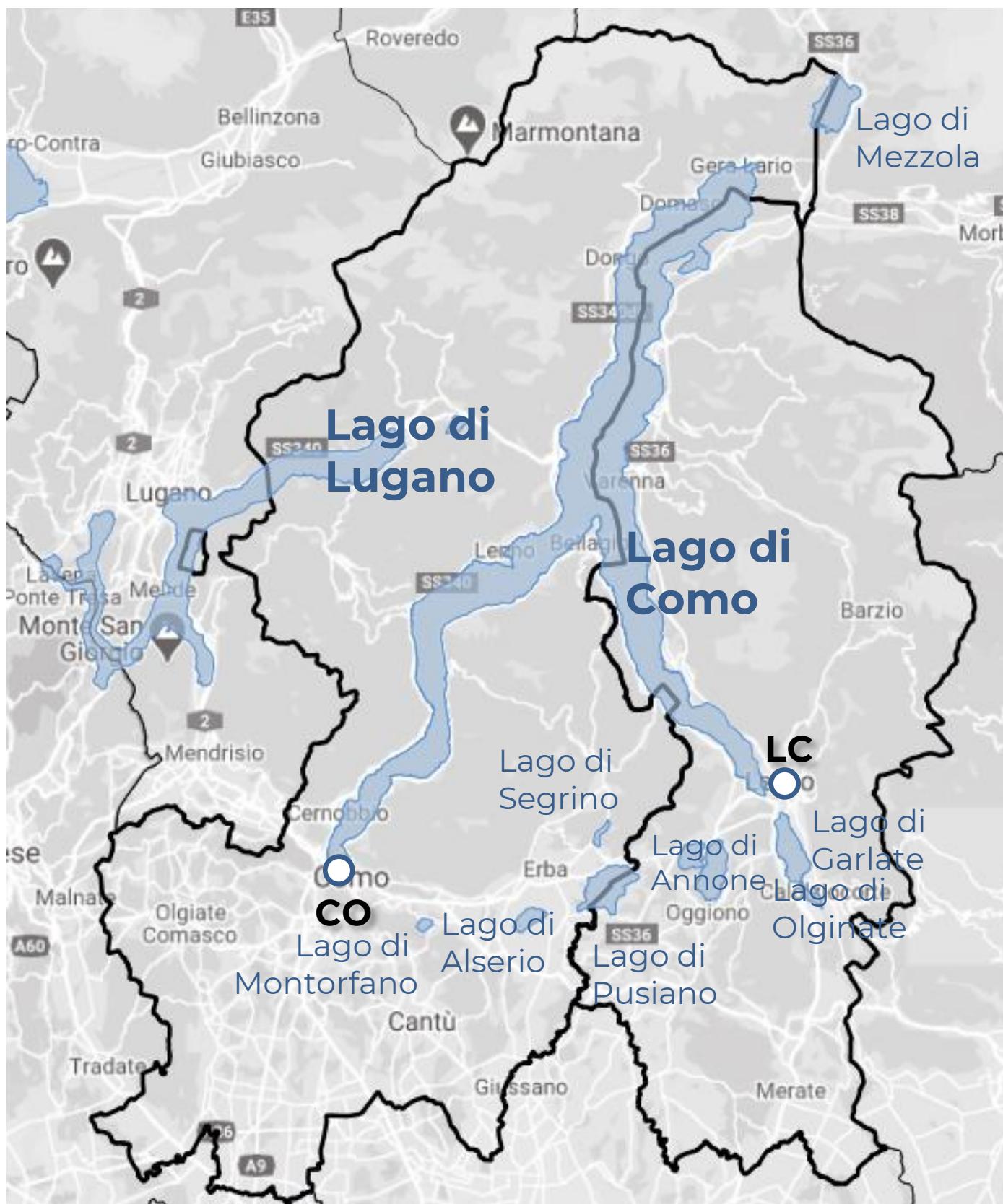
FERROVIA

LUNGO PERIODO



-  Prolungamento A51
-  Collegamento Lecco-Bergamo (2° lotto)
-  2° lotto Tangenziale di Como
-  Autostrada Varese-Como-Lecco
-  Quadruplicamento linea Chiasso-Monza
-  Elettificazione linea Como-Lecco
-  *Collegamento metropolitana leggera Milano - Como*

Il sistema di NAVIGAZIONE LACUALE



La navigazione lacuale costituisce un servizio di trasporto pubblico locale (risorsa per il turismo)

- ▶ sul **Lago di Como (linea Colico-Como)** opera la Gestione Governativa Navigazione Laghi, ente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
oltre 3,8 Mln pax

- ▶ sul **Lago di Lugano** opera la Società svizzera Navigazione del Lago di Lugano (Navilugano), che serve sia le località svizzere che i 7 comuni italiani (convenzione italo-elvetica)

283 mila pax (17% cross-border)

Il sistema di navigazione lacuale: CRITICITÀ



L'utilizzo della navigazione come sistema alternativo è disincentivato dalla difficile accessibilità di alcuni pontili (mancanza di adeguati parcheggi di interscambio e di connessioni con il TPL) e soprattutto dal problematico rapporto qualità/prezzo, sensibilmente superiore agli altri mezzi di trasporto



Sul versante lecchese i servizi lacuali sono carenti: rappresenta il 30% del servizio complessivo sul Lario per numero di pontili e meno del 25% per numero di soste e di corse. Durante la stagione estiva può essere considerato soddisfacente il servizio per i comuni del centro lago nelle ore diurne, ma problematici sono i collegamenti nelle ore serali.



In attesa dal 1997 la regionalizzazione del servizio sul Lago di Como. Il passaggio del servizio di navigazione lacuale dallo Stato alle Regioni potrebbe tradursi in una gestione più efficiente e più vicina alle necessità del territorio, favorendo uno sviluppo economico e turistico importante e porterebbe alla riduzione del traffico su gomma.



I collegamenti tra le sponde comasche e il Ticino del Lago di Lugano sono carenti (un solo servizio di linea pomeridiano Lugano-Gandria-Porlezza-Lugano che serve le località comasche di Porlezza, Cima, Osteno, San Mamete e Oria).

LE VIE LACUALI, ALTERNATIVE AI TRACCIATI RIVIERASCHI, SONO SCARSAMENTE UTILIZZATE DA LAVORATORI E STUDENTI.

CRITICITÀ del sistema trasportistico in SINTESI



I limiti fisici sistema ferroviario, particolarmente sulla linea Como-Lecco (non elettrificata) e sulle linee lecchesi a singolo binario, e nelle stazioni, piccole e caratterizzate da basse frequentazioni (diversamente da quanto succede nel Ticino, dove le stazioni sono nodi intermodali), determinano **una crescente perdita di competitività** e un carico sempre maggiore sulla rete stradale già sofferente



Inadeguatezza del sistema viario, rispetto alla complessità ed intensità delle relazioni generate dalla struttura produttiva e residenziale del territorio, in particolare nell'area della Brianza lecchese a causa della carenza di direttrici trasversali e alle caratteristiche dei percorsi esistenti, inadeguate (sezione ridotta, attraversamento di centri abitati, sovrapposizione di flussi urbani ed extraurbani, passaggi a livello) con scarsi livelli di sicurezza e alti livelli di congestione e incidentalità



La **carenza dei servizi di navigazione pubblica di linea**, sui laghi di Como e di Lugano, una risorsa importante per il turismo e per i residenti, ma scarsamente utilizzati da lavoratori e studenti (nonostante potrebbero significare costituire un'alternativa di viaggio), anche a causa della mancanza di adeguati parcheggi di interscambio e del problematico rapporto qualità/prezzo rispetto ad altri mezzi di trasporto.



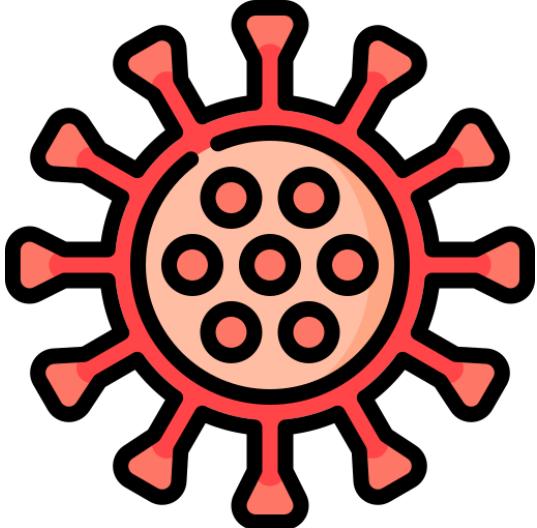
Una **pianificazione degli interventi** focalizzata sulla riqualificazione del sistema viario e minore attenzione, anche in termini di finanziamenti, verso il sistema ferroviario

Analisi SWOT

 PUNTI DI FORZA	 PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none">▪ Posizione strategica rispetto al sistema della mobilità regionale, nazionale ed europea▪ Presenza di tre sistemi di trasporto: stradale, ferroviario, lacuale▪ Zona produttiva e ricca di risorse, di grande interesse culturale, naturalistico e gastronomico	<ul style="list-style-type: none">▪ Le infrastrutture di trasporto non sono attrezzate per consentire una mobilità sostenibile e integrata tra le diverse modalità▪ Frammentazione della pianificazione sugli investimenti prioritari per il sistema trasportistico del territorio, focalizzata sul sistema viario e con scarsa visione d'insieme▪ Relazioni polarizzate su Milano, Varese e Bergamo
 OPPORTUNITÀ	 MINACCE
<ul style="list-style-type: none">▪ Visione di sistema focalizzata sulle priorità di intervento essenziali a beneficio di tutta l'area▪ Potenziamento delle sinergie tra i servizi di trasporto pubblico (lacuale e ferroviario) e le connessioni di interscambio con il trasporto su gomma (piste ciclabili, bike/car-sharing, valorizzazione delle stazioni ferroviarie)▪ Promozione del territorio in ottica di complementarità e integrazione con l'offerta di servizi della regione insubrica (per il cittadino e per il turista) ed elemento di attrattività territoriale	<ul style="list-style-type: none">▪ Isolamento/marginalità nelle relazioni nazionali e internazionali, anche rispetto alle nuove tendenze di turismo sostenibile e accessibile a tutti▪ Scarsa appetibilità a livello residenziale, con conseguente spopolamento e impoverimento dei servizi▪ Incremento dei costi sociali e ambientali legati all'inefficienza dei servizi di trasporto con ricadute economiche importanti

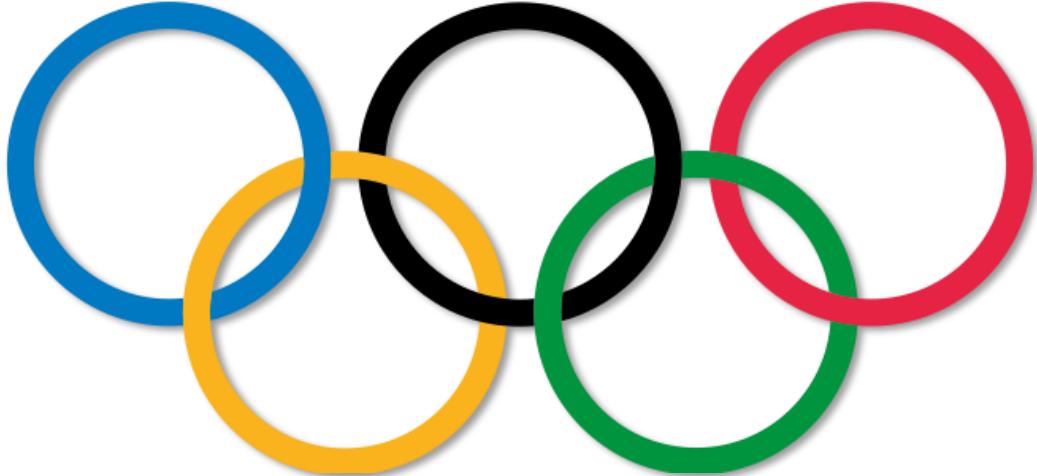
Il contesto sfidante

2020

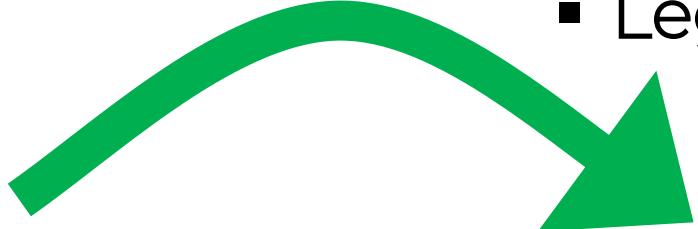


- PIL (IT -10,6%, CH -4,9% nel 2020)
- Flussi turistici (stranieri -90% a Como)
- Mobilità (fattori psicologici / organizzativi / strutturali)
 - Linea netta di rottura rispetto alle tendenze consolidate (-67% spostamenti/giorno)
 - Incremento dell'uso del mezzo privato
 - Contrazione pax TPL
 - Frontalierato

2026



- PIL
- Flussi turistici (2,5 Milioni visitatori)
- Mobilità
 - Mezzi di trasporto sostenibili (rotaia)
 - 55% via treno
 - 23% treno/auto
 - 22% aereo
- Legge Olimpiadi



Criticità strutturali

Opportunità di rilancio

Le indicazioni di Policy

Uno sviluppo sostenibile del territorio, attraverso il rilancio del trasporto pubblico (anche sulla base dell'esperienza maturata durante la pandemia) riducendo gli spostamenti casa/lavoro rispetto alle relazioni con Milano e il Ticino: rendere il territorio lariano più attraente per tutta la collettività (non solo turisti), definendo una selezione di priorità.

“Migliorare l'accessibilità e la fruibilità del territorio”

1

VISIONE DI AREA VASTA

Azioni

- Tavolo tecnico Regio Insubrica sulle infrastrutture
- Studio aggiornato sulla mobilità
- Le priorità di intervento oggi

2

SINERGIE TRASPORTI

Azioni

- Integrazione treno-navigazione Lario
- Intermodalità delle stazioni (modello Ticino)
- Accessibilità TPL gomma

3

POTENZIALE ATTRATTIVO

Azioni

- Attrattività come luogo in cui vivere
- Mobilità a servizio del cittadino
- Connettività a banda-larga

Ambito di intervento **1**

VISIONE DI AREA VASTA

Necessità di investire in mobilità integrata (Dossier Olimpiadi). Il territorio lariano è ancora molto arretrato da questo punto di vista e vincolato all'uso dell'auto privata perché non sono presenti alternative competitive, ma soprattutto perché **manca una visione dell'area nel suo insieme**. È fondamentale una presa di coscienza delle priorità di intervento per tutta l'area, per poter scegliere **quali risposte sono migliori per TUTTA L'AREA** ed evitare la dispersione di risorse. Si auspica il raggiungimento di un **sistema moderno, omogeneo ed efficiente** che promuova l'uso sostenibile del trasporto pubblico come scelta di vita.

- ▶ **AZIONE 1:** costituire un tavolo tecnico a livello di Regio Insubrica che agisca in maniera sinergica sul territorio e costruisca una visione di area vasta che superi le istanze particolari e i localismi.
- ▶ **AZIONE 2:** realizzare uno studio aggiornato sulla mobilità dell'area, che rilevi le necessità attuali del territorio rispetto alla programmazione vigente e al contesto sfidante di trasformazione.
- ▶ **AZIONE 3:** ripensare il territorio definendo quali sono le **priorità di intervento oggi**, dimenticandosi delle priorità di ieri ormai superate.

Ambito di intervento **2**

SINERGIE TRA MODALITÀ DI TRASPORTO

Uno degli obiettivi principali del trasporto multimodale passeggeri è quello di **ridurre la dipendenza dall'automobile** come il principale mezzo di trasporto ed **aumentare l'uso del trasporto pubblico su ferro, gomma o navigazione lacuale** rendendolo più competitivo, attraente e affidabile.

Alla luce dell'attuale contesto di riferimento e dei possibili scenari di evoluzione della domanda, il settore del trasporto pubblico dovrà affrontare una ulteriore profonda trasformazione nel prossimo futuro: garantire la sostenibilità di lungo termine, garantire un servizio di trasporto pubblico sicuro, efficace e accessibile a tutti, ridisegnare gli spazi (come le stazioni, gli scali, le aree nei pressi dei binari), implementare un sistema di bigliettazione integrato ed elettronico.

- ▶ **AZIONE 1:** potenziare l'integrazione tra il **treno e la navigazione lacuale** sul Lago di Como.
- ▶ **AZIONE 2:** migliorare la **fruibilità delle stazioni** come nodi intermodali e poli di attrazione del territorio (modello Ticino).
- ▶ **AZIONE 3:** coordinare il **trasporto pubblico su gomma e le connessioni di interscambio** per incrementare la mobilità collettiva (primo e ultimo miglio) anche in corrispondenza degli accessi al Lago di Lugano (a supporto del frontalierato).

Ambito di intervento **3**

POTENZIALE ATTRATTIVO

La capacità di costruire un'identità territoriale che sia forte, riconoscibile e **inclusiva**, attraverso collegamenti TPL più efficienti, tecnologia e cooperazione tra territori limitrofi al fine di migliorare l'attrattività dell'area come luogo in cui vivere (**base per Milano e Zurigo**). Le misure restrittive per il Covid-19 hanno spinto le persone a modificare sostanzialmente le loro abitudini di mobilità e in questo contesto **la tecnologia gioca un ruolo fondamentale**: il telelavoro diventerà un elemento strutturale, i ritmi delle città cambieranno e anche la proposta culturale andrà riformata. Evolve il concetto stesso di città, con picchi di movimento del traffico differenti, una **redistribuzione delle persone**, una **riscoperta delle periferie** (deurbanizzazione delle metropoli) per ristabilire un nuovo rapporto con l'ambiente.

- ▶ **AZIONE 1:** promozione del territorio in ottica di attrattività come luogo in cui vivere anche attraverso la **complementarietà** e l'integrazione con l'offerta di servizi della regione insubrica.
- ▶ **AZIONE 2:** trasferire una cultura diversa della **mobilità a servizio del cittadino** (mobilità on demand) anche fuori dalle metropoli.
- ▶ **AZIONE 3:** potenziamento della copertura a **banda-larga nelle aree montane** come fattore di richiamo per cittadini e turisti.

Grazie per l'attenzione!



UNIONTRASPORTI

www.uniontrasporti.it