

# Piano generale del traffico urbano

## Presentazione del lavoro



Novembre 2023



Comune di Luino



**Polinomia srl**

Via Nino Bixio 40, 20129 MILANO  
Tel 02 20404942 Fax 02 29408735  
[www.polinomia.it](http://www.polinomia.it)

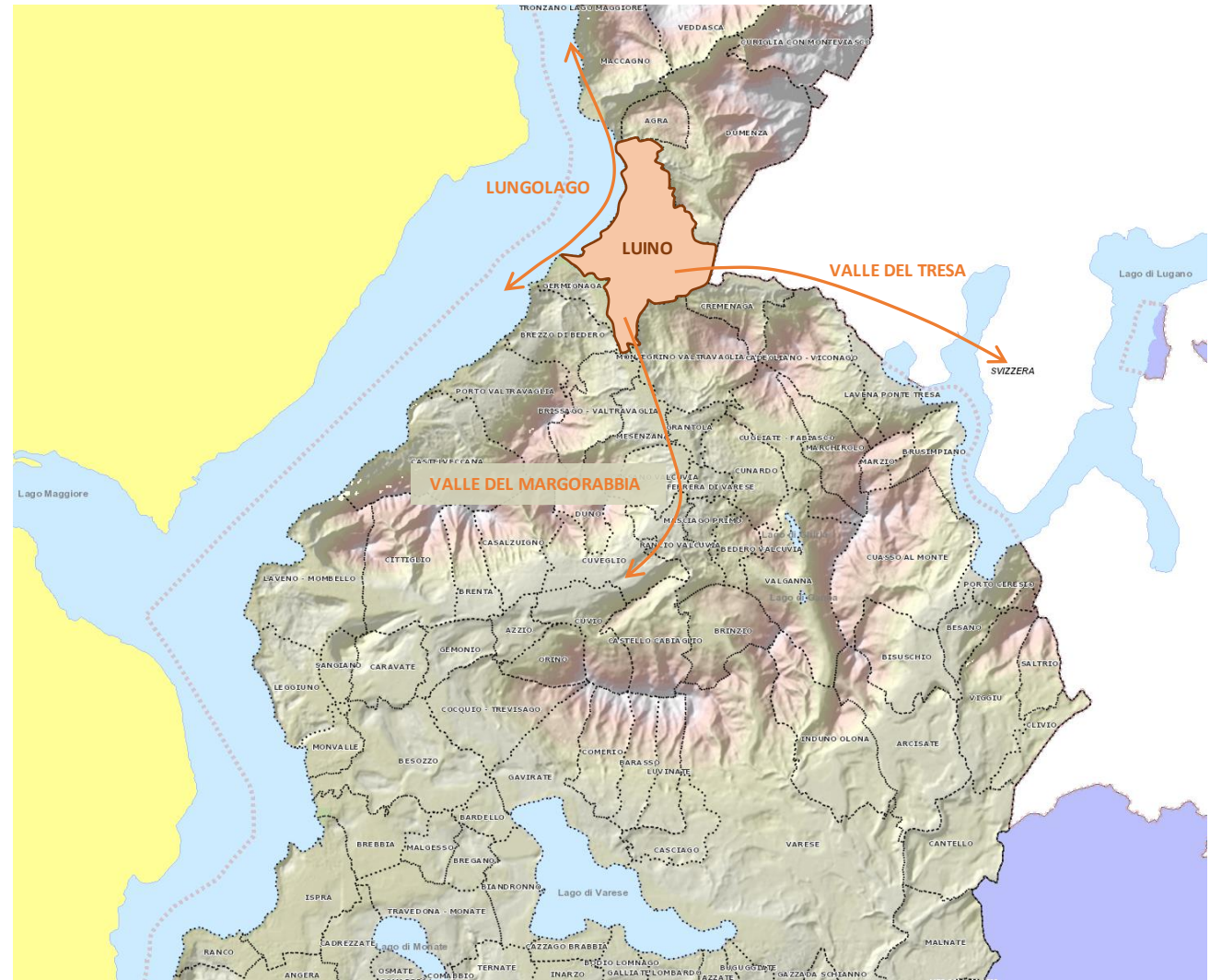
## INQUADRAMENTO E PIANIFICAZIONE ESISTENTE: PTCP

Luino gode di una **straordinaria collocazione geografica**, compresa tra il lago Maggiore e le due valli del Margorabbia, che apre la connessione con Gemonio, Cittiglio e il lago di Varese, e del Tresa, che connette il lago di Lugano con il Maggiore. Qui le due direttrici intersecano quelle del lungolago, verso Laveno, Angera e Sesto Calende a sud, e verso Maccagno, Cadenazzo e Ascona a nord.

Questa posizione ha rappresentato nel passato e rappresenta ancora oggi un **formidabile motore attrattivo**.

Ne è un'eloquente testimonianza la presenza pluricentenaria a Luino di un mercato unico per dimensioni e capacità attrattiva.

E proprio a causa di questa attrattività e collocazione Luino è il **polo di riferimento** del vasto 'ambiente socioeconomico' riconosciuto nel PTCP come zona 'lacuale montana', oltre che capoluogo della comunità montana della Valli del Luinese.



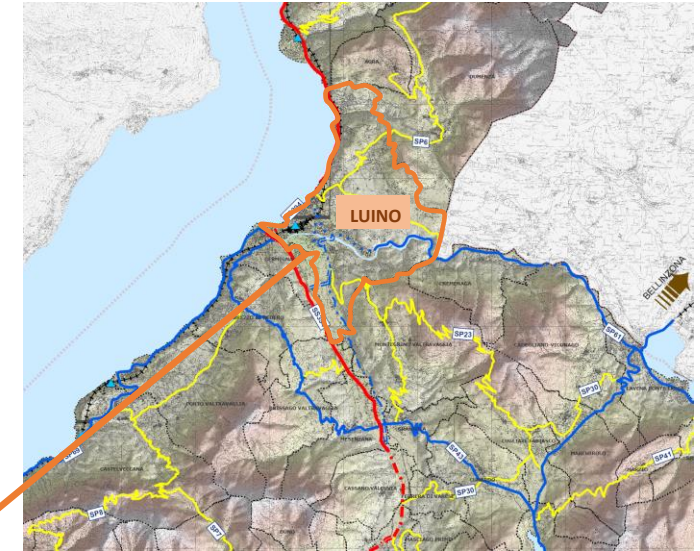
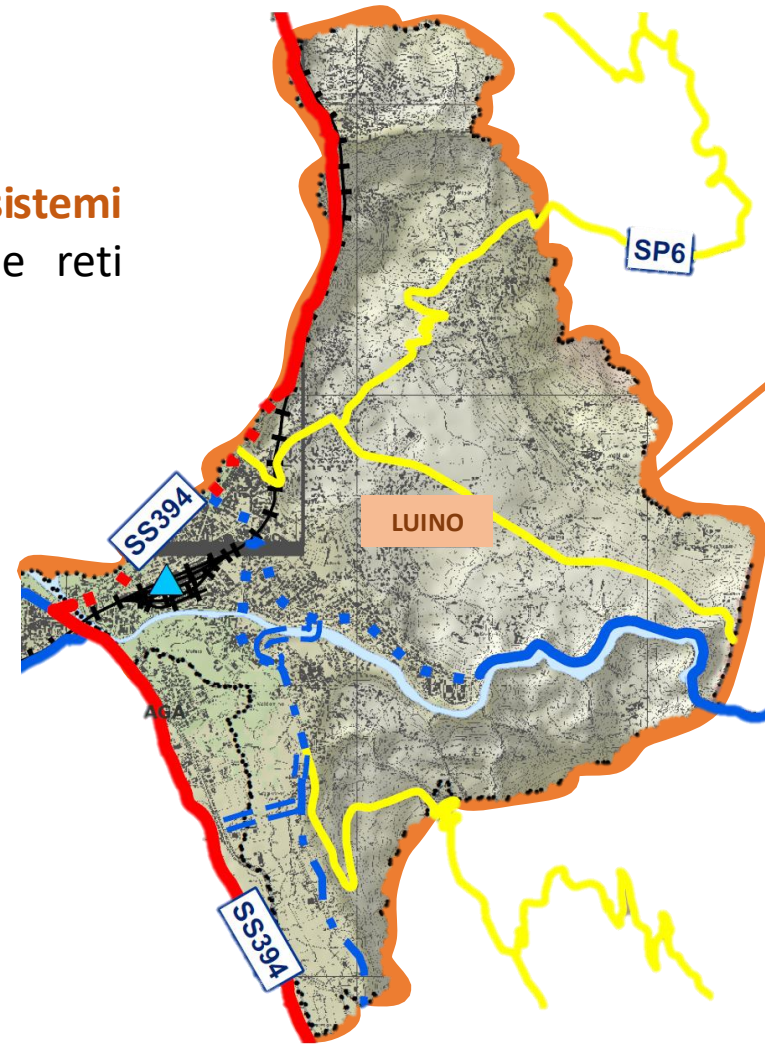
## INQUADRAMENTO E PIANIFICAZIONE ESISTENTE: PTCP

La rete viabilistica è impostata su **tre grandi direttrici**:

- lungolago (sp.69 a sud, ss.394 a nord);
- per Mesenzana-Cuveglia-Varese (ss.394);
- per Viconago (sp.61 e sp.6dir).

**Lo scambio tra le tre direttrici non è servito da sistemi tangenziali** ma si appoggia direttamente sulle reti urbane di Luino e Germignaga.

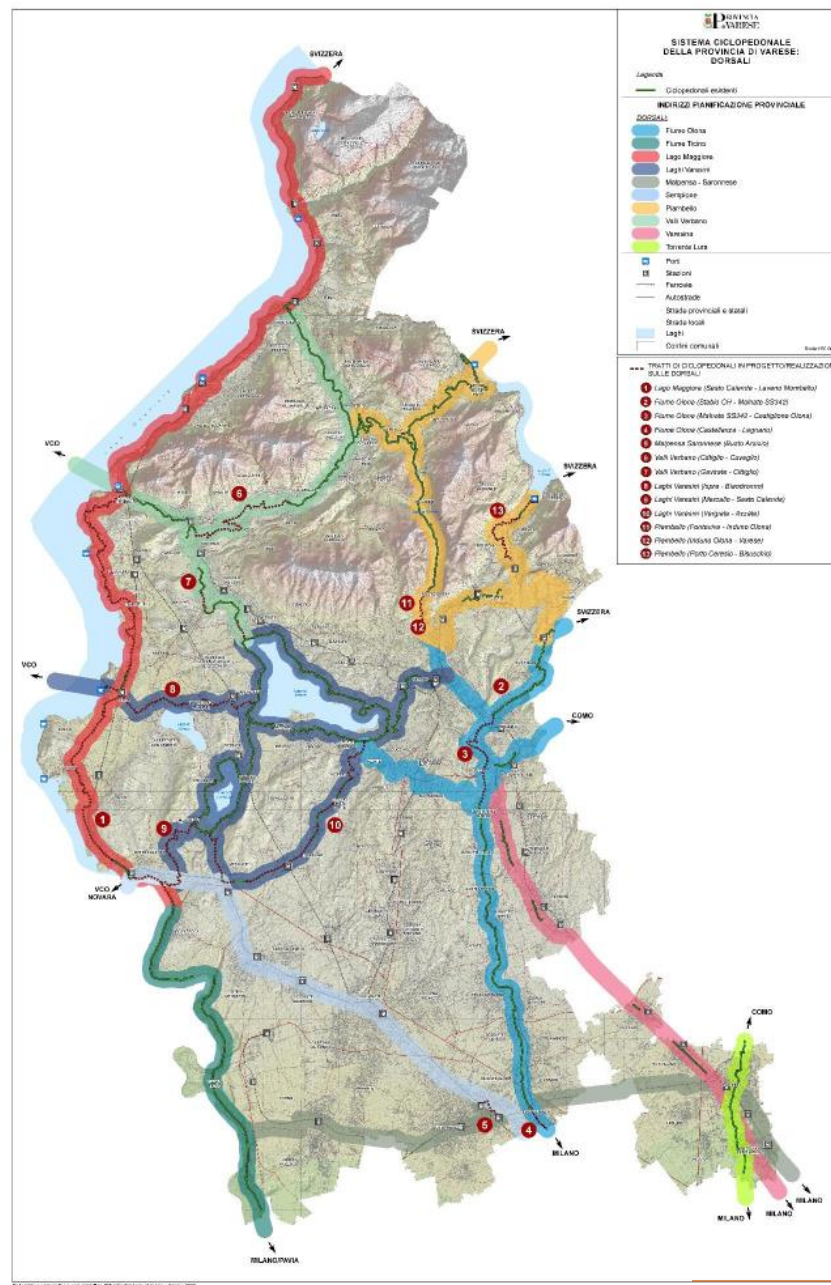
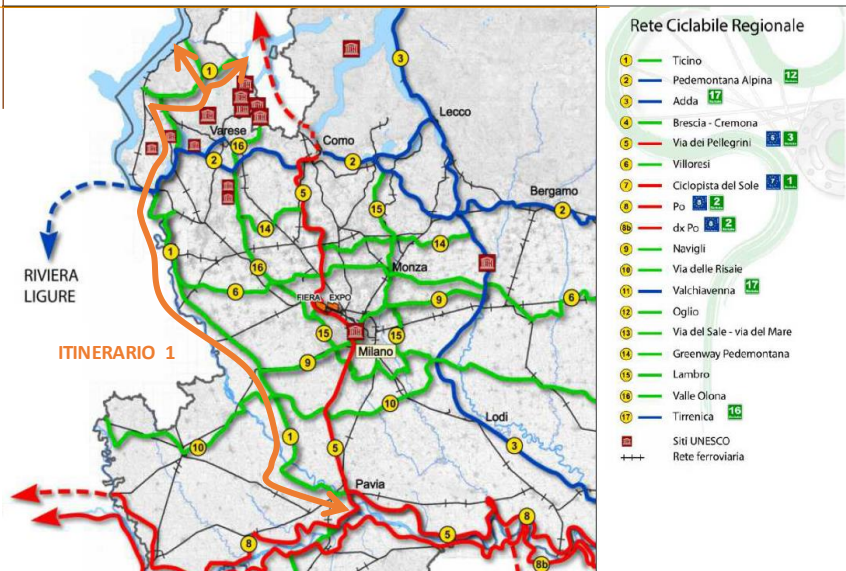
E' significativo il fatto che nella tavola della variante al PTCP dedicata alla viabilità (tav.MOB\_1), di cui si riporta a fianco lo stralcio relativo a Luino, **le direttrici territoriali siano indicate con la grafia che indica ‘..criticità per le quali ancora non si è individuata una soluzione’**



# INQUADRAMENTO E PIANIFICAZIONE ESISTENTE: PRMC E PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE

Il Piano Regionale della Mobilità ciclistica, attualmente in corso di aggiornamento, disegna una rete di Percorso Ciclabile di Interesse Regionale (PCIR) continua e interconnessa.

**Luino è raggiunto da una diramazione del PCIR 1 "Ticino",** itinerario che collega Lavena Ponte Tresa a Pavia.



La programmazione provinciale colloca a Luino **due diverse dorsali ciclabili: Lago Maggiore e Valli Verbano.**

La prima in progettazione tra Sesto Calende e Laveno Mombello e solamente in previsione nel tratto nord.

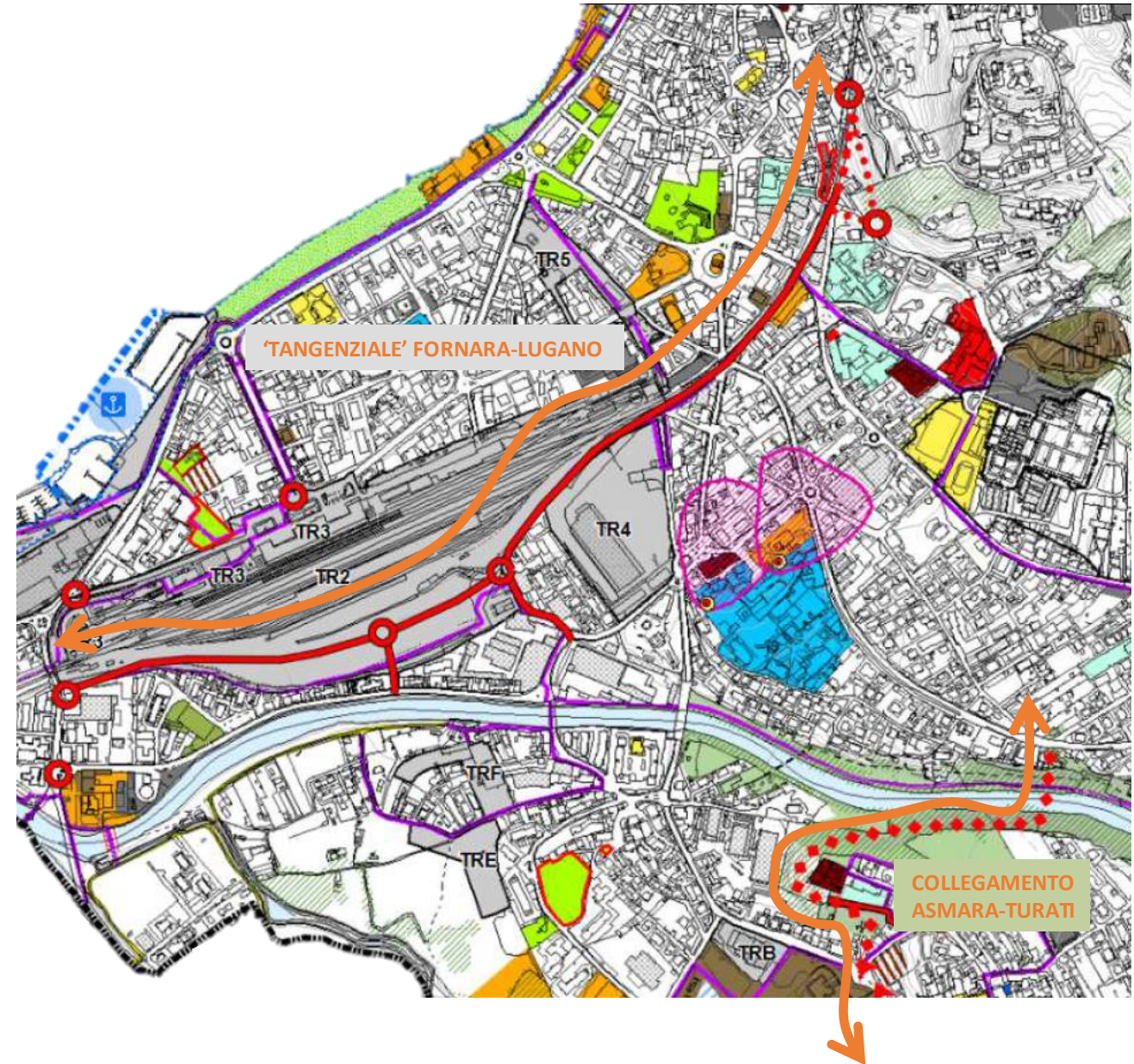
La seconda già in buona parte realizzata connette Luino a Cuveglio, mentre è in progettazione il tratto tra Cuveglio e Cittiglio.

### Previsioni infrastrutturali stradali

- 'tangenziale' Fornara-Lugano
- Collegamento Asmara-Turati

La prima si pone l'obiettivo di recuperare il lungo lago e la seconda di liberare i nodi di Turati/Forlanini /Voldomino attualmente molto congestionati.

Si tratta tuttavia di **opere di complessa quanto incerta realizzabilità**, anche a causa di alcuni successivi interventi urbanistici che hanno ulteriormente ostruito i possibili varchi necessari per il loro inserimento.



### Previsioni infrastrutturali ciclabili

Il Piano dà indicazioni relative alla realizzazione di una rete di percorsi ciclabili.

In **arancione** sono segnalati i percorsi ancora da realizzare.



### Rigenerazione urbana e ambiti di trasformazione

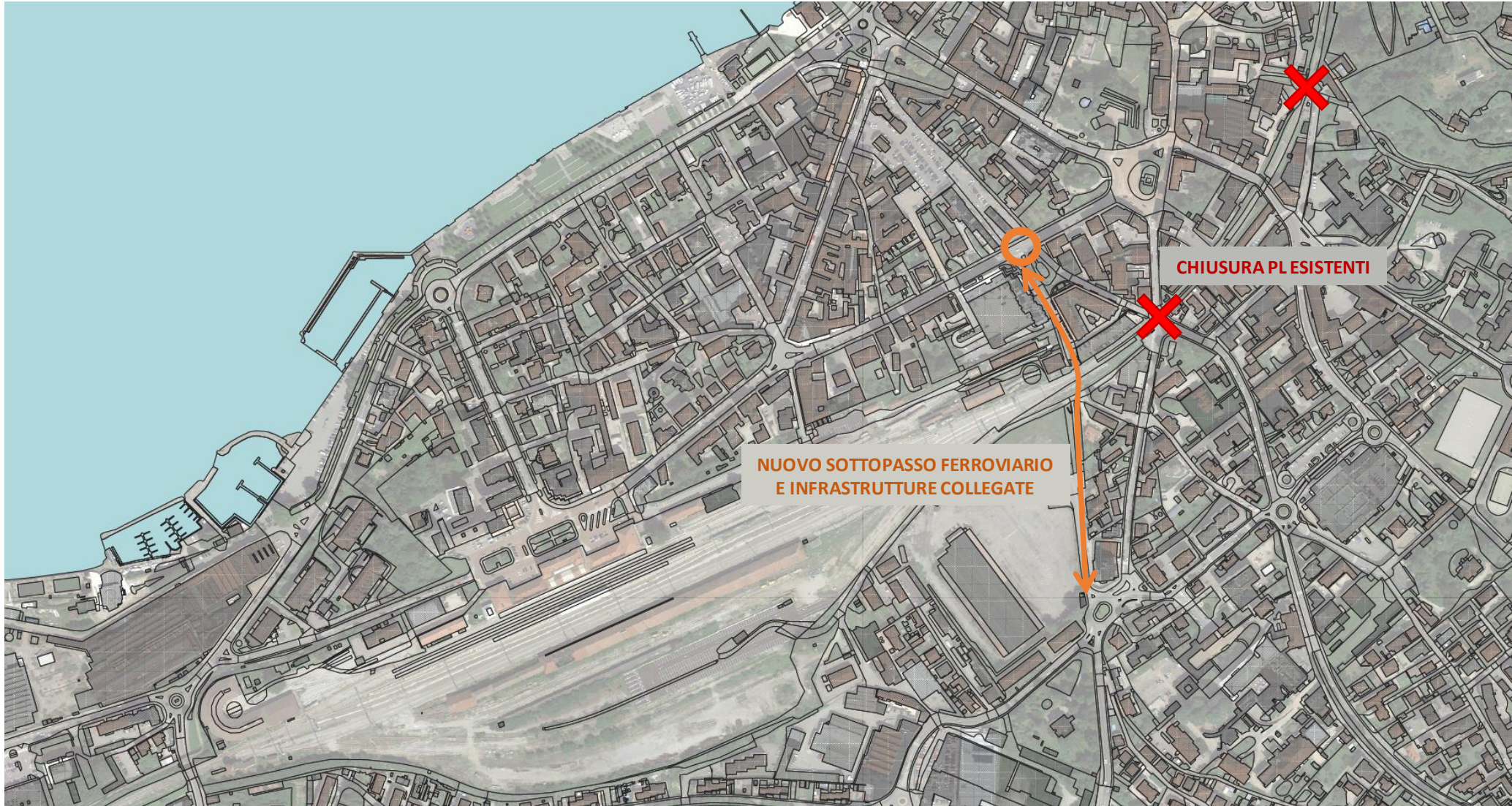
Luino vede la presenza di numerosi e vasti ambiti di trasformazione, che ne interessano in particolare la zona centrale. L'immagine seguente, estratta dal PGT vigente, mostra i principali ambiti di trasformazione, definiti ambiti di trasformazione centrali.

1. Ex fabbrica Ratti;
2. Scalo ferroviario;
3. Edifici stazione;
4. Area Visnova;
5. Area SVIT;
6. Aree pubbliche lungolago.



Tutti questi progetti, già in parte attuati e programmati, avranno **un'influenza sulla viabilità cittadina**. Il maggiore impatto, che riconfigurerà l'accessibilità all'aera centrale e al lungolago è rappresentato però dalla chiusura del passaggio a livello e **dall'apertura di un nuovo sottopasso ferroviario**.

Sottopasso ferroviario



### SMART BORDER

Progetto per lo **sviluppo della mobilità transfrontaliera** in collaborazione col Canton Ticino finanziato dal Programma “Interreg Italia-Svizzera 2014/2020”.

Il progetto incentiva **l'integrazione di sistemi di trasporto pubblici e privati**. L'obiettivo è l'accesso sostenibile dei lavoratori frontalieri, garantendo in particolare un punto di Park&Ride organizzato a Luino.

Il progetto ha previsto e completato la **realizzazione di due parcheggi gratuiti** su aree ferroviarie dismesse, **al momento poco utilizzati**.

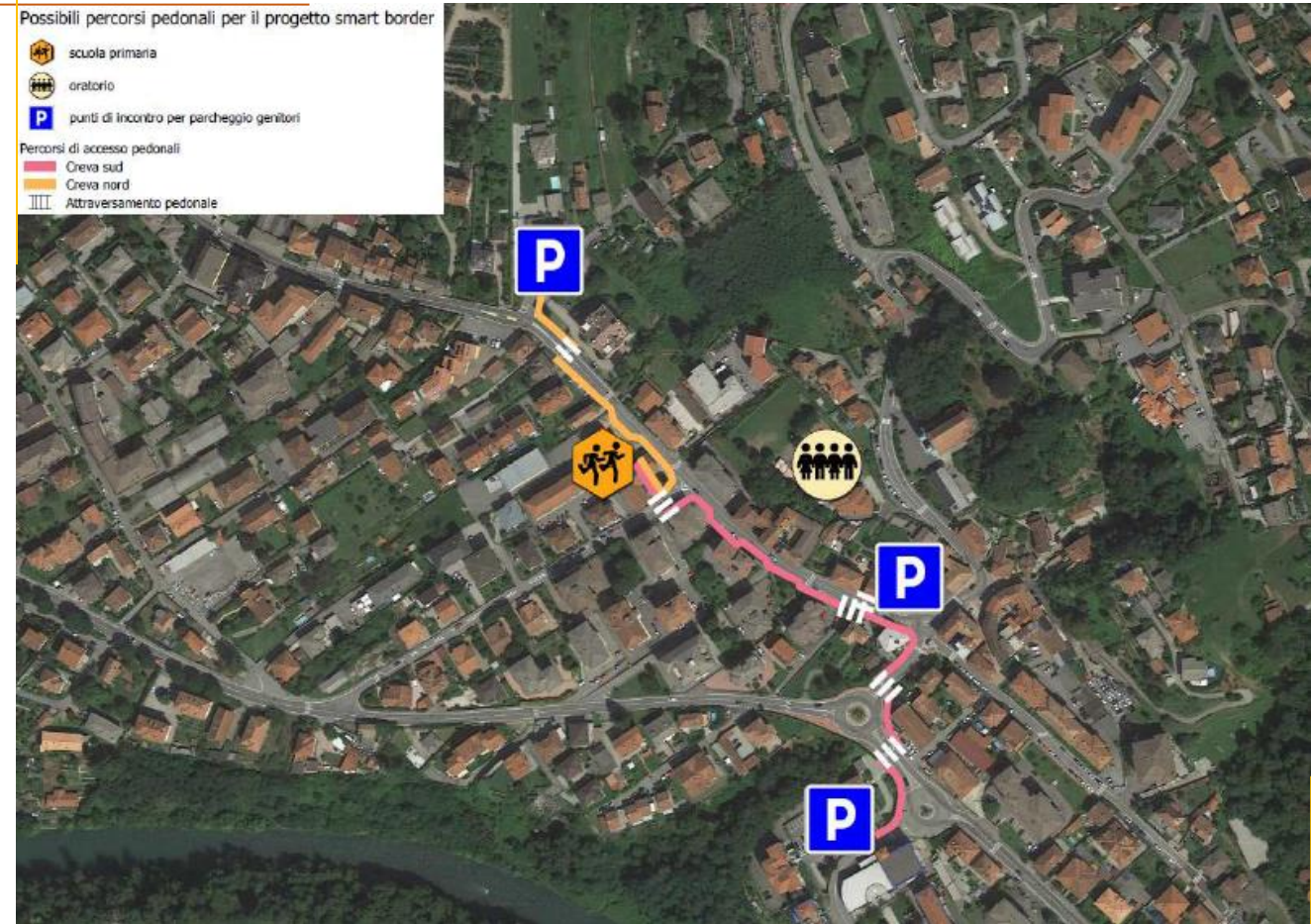
In particolare l'area ex-parigine, che ospita 207 stalli, rimane quasi inutilizzata a causa degli scomodi e poco piacevoli percorsi di collegamento pedonali.



## Città dei bambini – A scuola ci vado da solo

In questo ambito si sviluppa anche il progetto *A scuola ci andiamo da soli* teso a promuovere un programma che consenta ai ragazzi di **compiere da soli il tragitto casa scuola dando loro l'opportunità di esplorare e conoscere la città** senza la supervisione diretta degli adulti.

Nell'ambito di questo progetto è stata **analizzata l'accessibilità ai diversi plessi scolastici** di istruzione primaria per individuare parcheggi e percorsi pedonali per raggiungere ciascuna scuola. Accanto l'esempio dell'analisi condotta per le scuole Creva.



Punti critici del tragitto:

- ridotte dimensioni di marciapiedi;
- attraversamenti pedonali lungo via Creva, posizionati anche in prossimità di curve e non adeguatamente protetti;
- velocità elevate dei veicoli su via Creva.



### Città novecentesca

La **riqualificazione della zona centrale della città novecentesca** (Garibaldi, piazza Risorgimento e le vie limitrofe via Vittorio, via XXV Aprile e via XV Agosto) dovrebbe favorire lo sviluppo di aree destinate alla ciclabilità e alla pedonalità.

A questo proposito sono stati attivati due progetti:

- 2019 progetto in collaborazione con Fondazione Cariplo per riqualificazione delle vie centrali;
- 2022 concorso di idee per la riorganizzazione e riqualificazione di piazza Risorgimento.

I progetti puntano a migliorare la vivibilità dell'area e la fruizione di spazi verdi che connettano il lungolago al centro.

**N.B.** Si tratta di progetti preliminari, non accompagnati da studi specifici (ambientali, di traffico..), che non saranno necessariamente realizzati nella loro interezza, ma sfruttati come base per i futuri studi.

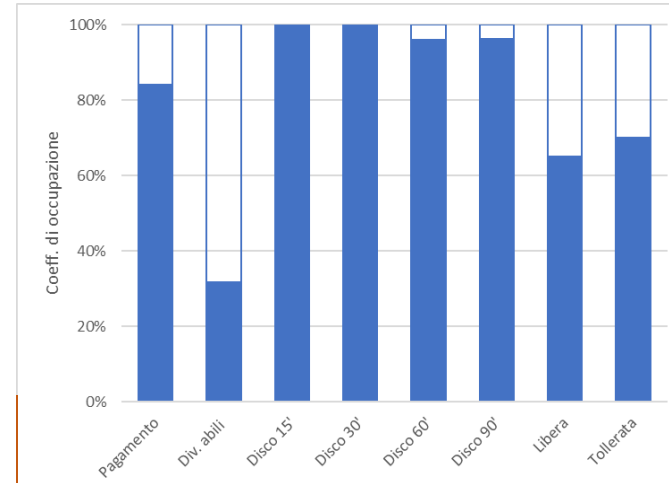




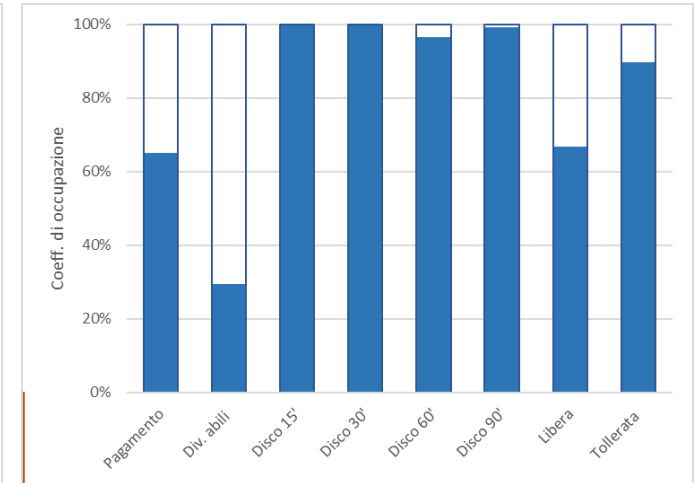
### Sosta

Sono state **rilevate l'offerta e la domanda di sosta nella zona centrale di Luino** tra le ore 10.00 e le ore 12.00 del mattino in un **giorno feriale medio e il mercoledì mattina**, giorno di mercato.

La maggiore affluenza di turisti e la riduzione degli spazi di sosta disponibili, aumentano la pressione sul sistema della sosta cittadino.



MARTEDÌ



MERCOLEDÌ

L'indagine è stata condotta sulla sosta pubblica, escludendo aree di parcheggio riservate, tenendo invece conto delle aree in cui la sosta non è regolata, ma tollerata, e dei diversi utenti in divieto di sosta.

Le maggiori differenze si riscontrano proprio sulle percentuali di occupazione della sosta a pagamento e di quella tollerata.

**Nella giornata di mercato risulta minore la percentuale in sosta negli stalli a pagamento a fronte di aumento della sosta tollerata.**

Viste queste premesse il Piano si concentrerà su alcuni **temi** principali:

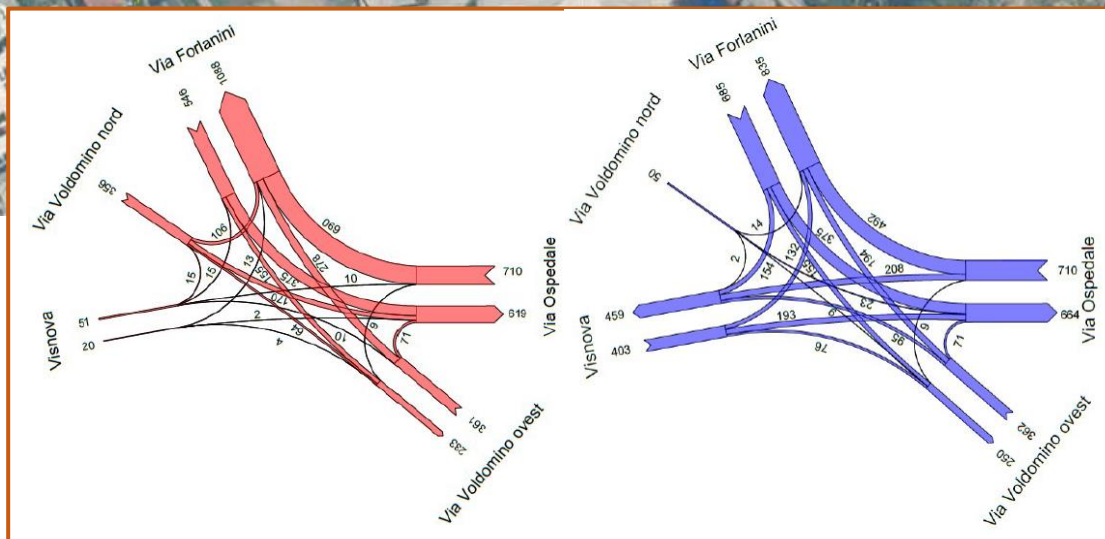
- Sottopasso ferroviario;
- Accessibilità all'area centrale:
  - regolazione della sosta;
  - riqualificazione della città novecentesca;
  - protezione e valorizzazione del centro storico;
- Accessibilità e zone scolastiche;
- Sviluppo della ciclabilità, in particolare per la fruizione turistica;
- Organizzazione del tpl e interscambio modale;
- Sicurezza stradale;
- Città 30.

## SOTTOPASSO FERROVIARIO

**Rotatoria di accesso** alla città novecentesca e ripristino del **doppio senso** su via **XXV Aprile**.  
Modifica permanente dell'assetto circolatorio del centro.

**Ramo di accesso al sottopasso** ferroviario in attestamento sulla rotatoria di via Voldomino.

LMITE INTERVENTO DI VIABILITA' ALTERNATIVA AL PL

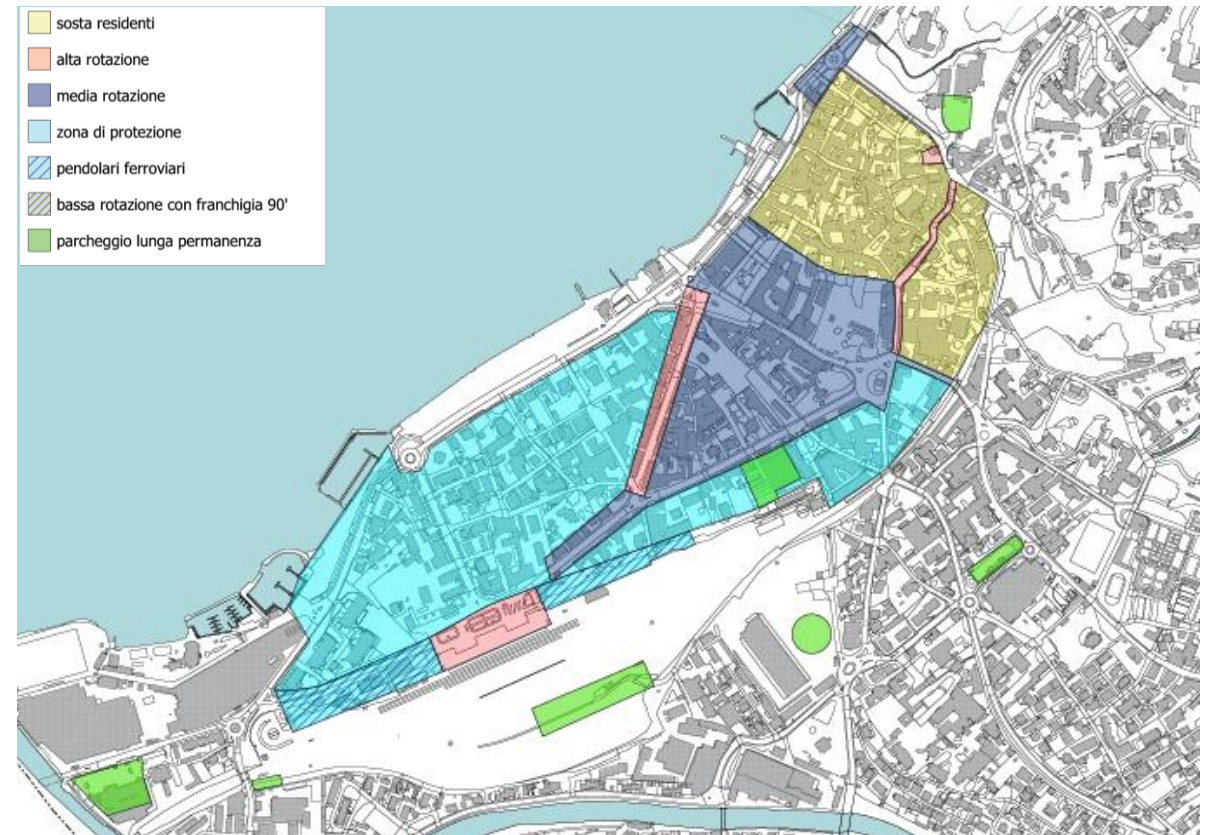
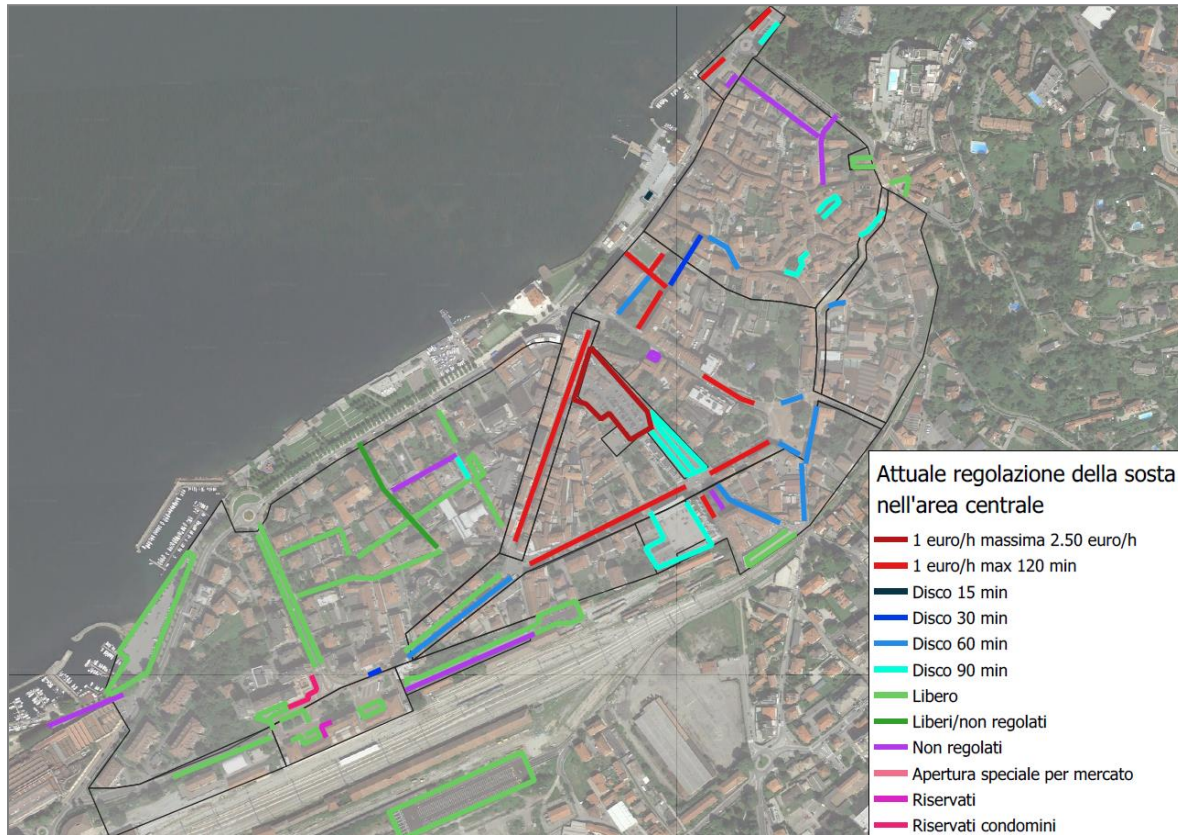


Nell'assetto futuro, il nodo subirà una radicale trasformazione, con **aumento dei veicoli provenienti da via Ospedale e via Voldomino verso il sottopasso** anziché in uscita verso via Forlanini, e **aumento dei veicoli in arrivo da via Forlanini diretti verso il sottopasso**.

Questo nuovo assetto comporterà:

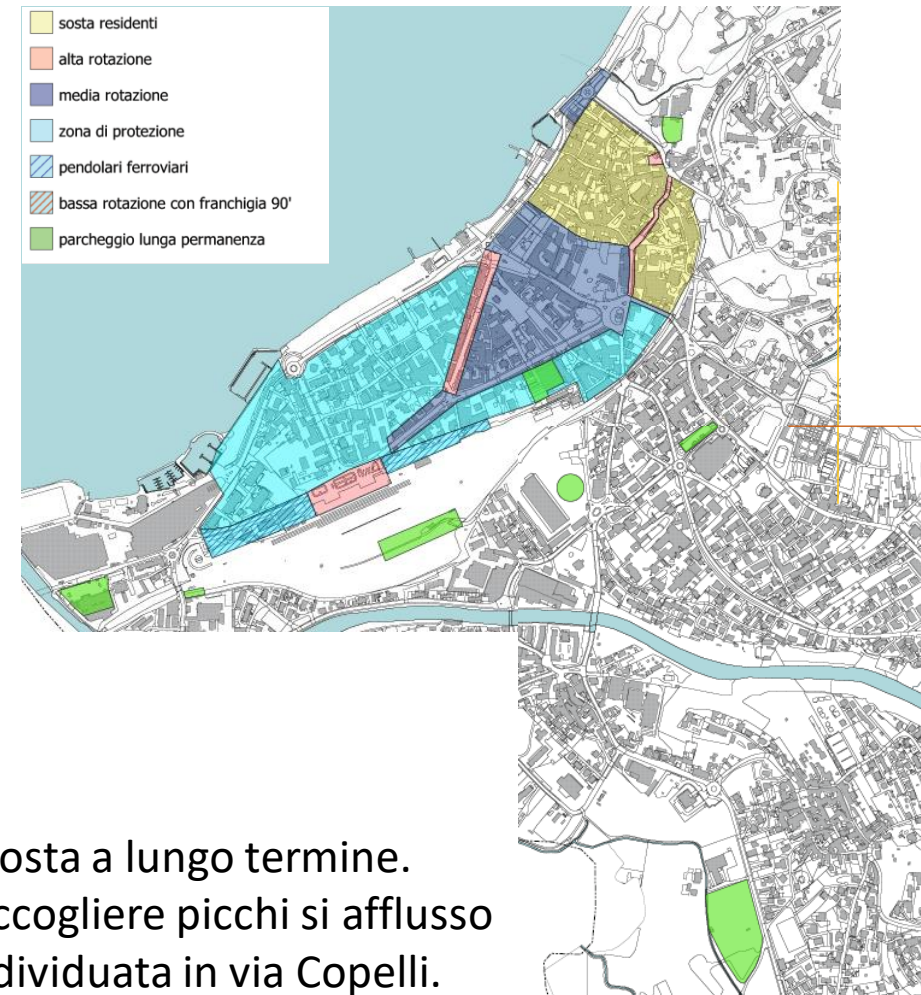
- necessità di **allineare via dell'Ospedale con il nuovo asse** al fine di agevolare la manovra prevalente di uscita verso il sottopasso;
- necessità di **allontanare i due rami di via Voldomino ovest e via dell'Ospedale**;
- **potenziamento dell'innesto di via Forlanini** a doppia corsia di attestamento per fronteggiare l'incremento dei flussi entranti da via Forlanini, ostacolati dai veicoli in uscita verso il sottopasso

Riordino della sosta per **allontanare il flusso veicolare dal centro e reindirizzarlo in aree sosta esterne** alla zona centrale.



Riorganizzazione della **regolazione** della sosta del centro, facilitata dalla classificazione dell'area come ZPRU.

Tipo regolazione	Tariffe (% tariffa base)	Orari validità	Durata max	Franchigie	Esenzioni	Abbonamenti agevolati	
<b>Zona A</b>	Alta rotazione con limiti di tempo o tariffa progressiva	100%	8.30-19.30	60'-120'	10' solo piazza stazione	no	no
<b>Zona B</b>	Media rotazione	65%	8.30-19.30	no limiti	15'-30'	residenti	no
<b>Zona C</b>	Zone di protezione	non applicata, ovvero 35% fino al massimo di 4 ore pagate per l'intera giornata)	8.30-12.30 14-19.30	60'-120'	60'-120' (se a pagamento)	residenti	titolari attività, addetti, titolari abbonamento TPL (ambito stazione)
<b>Zona gialla</b>	Sosta riservata Centro Storico	n.d.	h24	no	residenti	no	



In verde sono rappresentate le aree di sosta a lungo termine. Un'area di sosta esterna, destinata ad accogliere picchi di afflusso settimanale legati al mercato, è stata individuata in via Copelli.

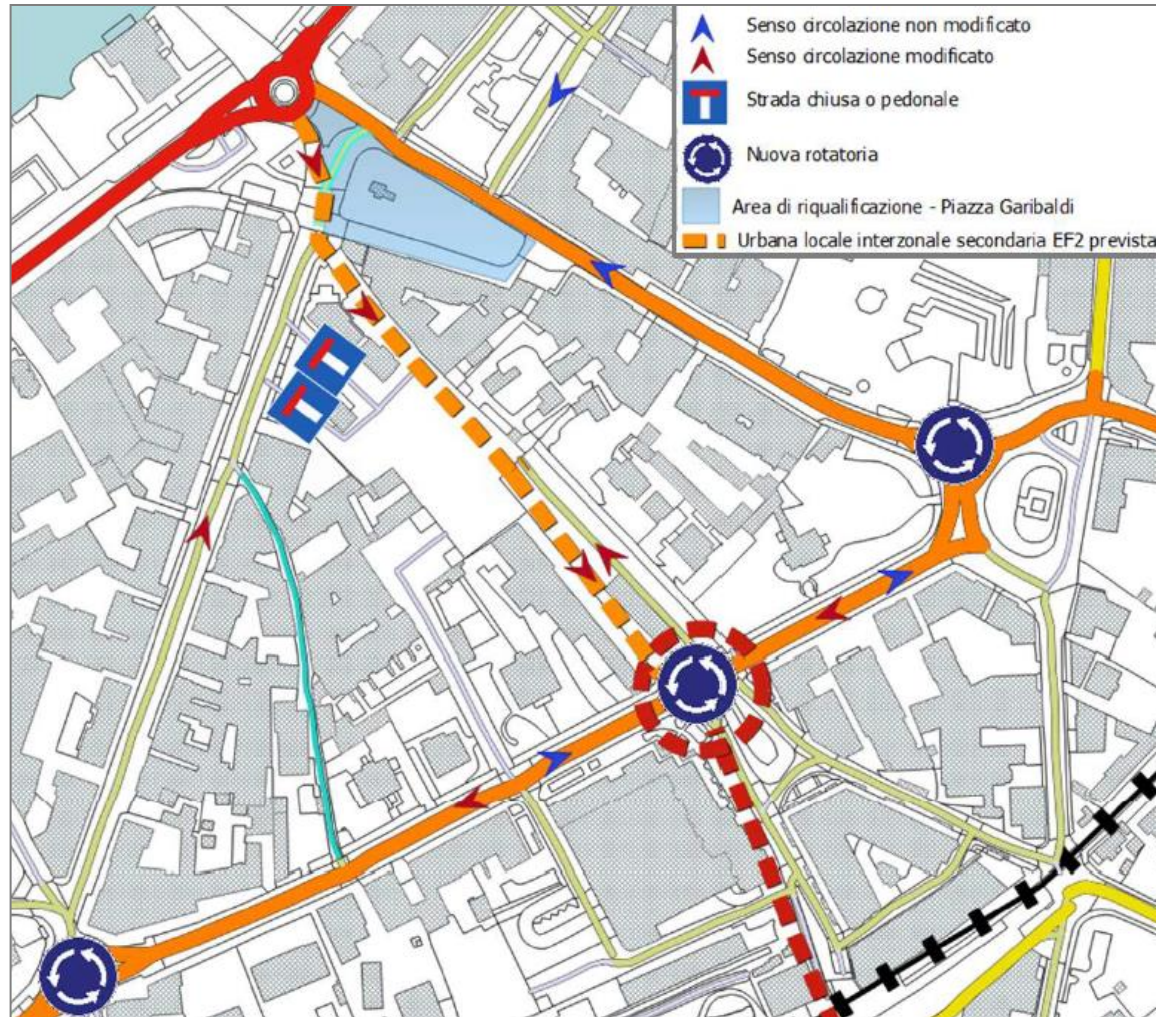
## ACCESSIBILITÀ CENTRALE: CITTÀ NOVECENTESCA

Progetti di riqualificazione delle principali vie e piazze della città novecentesca per garantire una migliore convivenza tra utenti della strada e favorire turismo e commercio di zona con la **trasformazione di via Vittorio Veneto in asse a prevalente uso pedonale con culmine in piazza Garibaldi.**



Via Paolo Sarpi a Milano prima e dopo la trasformazione

### Inserimento strada parcheggio SVIT



- **forte riduzione traffico** di attraversamento su via **Vittorio Veneto** per trasformarla in strada a prevalente uso pedonale;
- inversione senso di marcia Vittorio Veneto e obbligo svolta a destra sulla nuova strada;
- **riduzione traffico** diretto ad ovest su **XV Agosto**;
- **nuova strada** di attraversamento nell'attuale parcheggio Ex SVIT come ritorno di XV Agosto;
- **pedonalizzazione piazza Garibaldi**;
- **mantenimento parcheggio** area Ex SVIT con accesso dalla nuova strada o dalla rotatoria XXV Aprile.

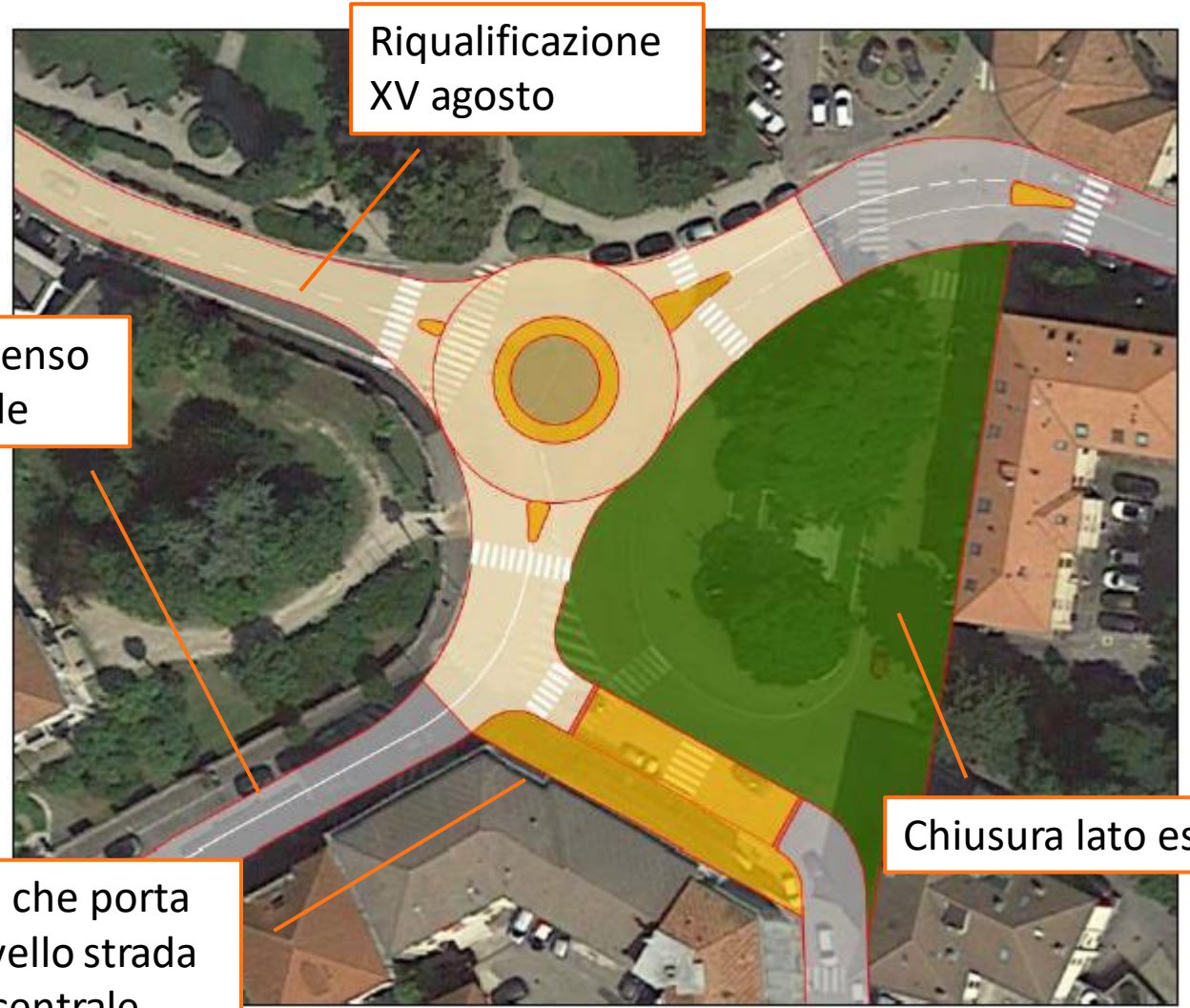
La soluzione limita l'uso di Vittorio Veneto ai soli accessi locali, rendendo possibile una futura pedonalizzazione completa. Mantenendo il senso unico su via XV Agosto, e riducendo di conseguenza gli spazi carrabili, sarà possibile realizzare gli interventi di riqualificazione e ampliamento degli spazi pedonali e ciclabili auspicati.

Si prevede inoltre il **ridisegno di piazza Risorgimento**, inevitabilmente collegato alla riorganizzazione della circolazione derivante dal nuovo sottopasso ferroviario e per ragioni di sicurezza stradale.



Platea rialzata che porta sullo stesso livello strada e zona verde centrale

Doppio senso XXV Aprile



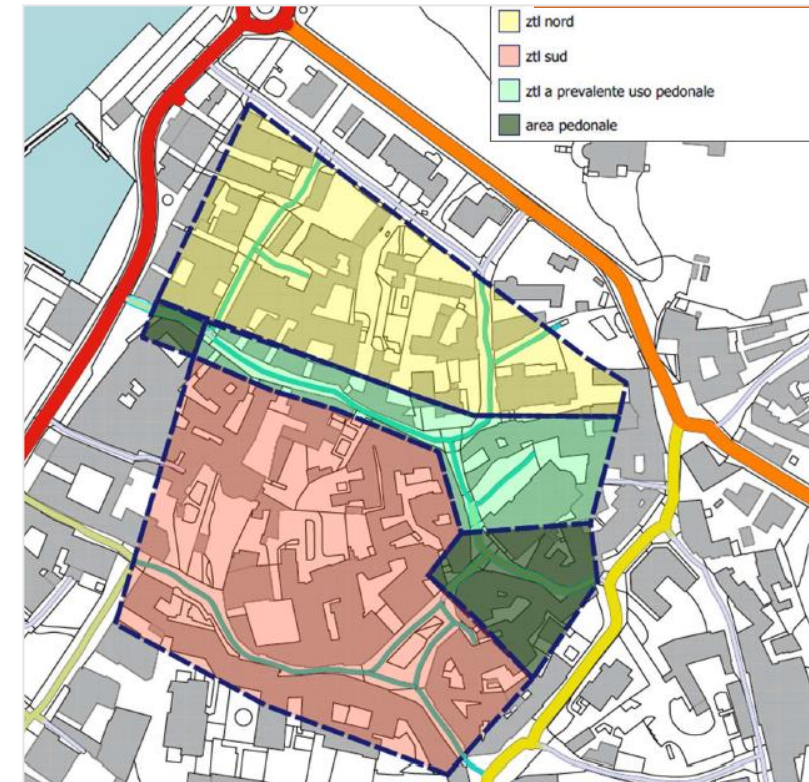
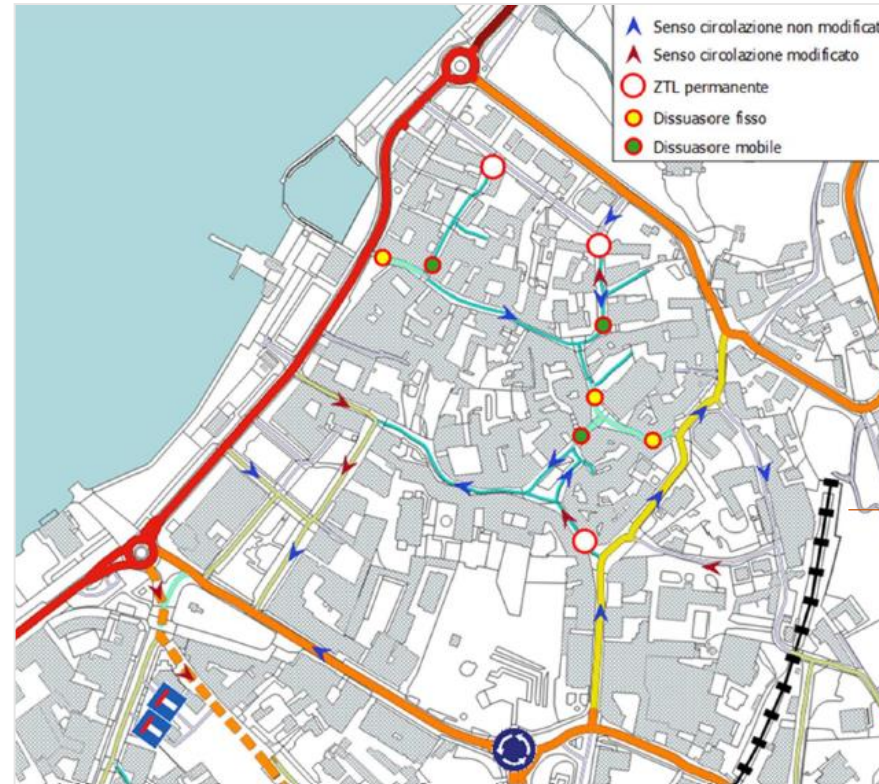
Riqualificazione XV agosto

Chiusura lato est

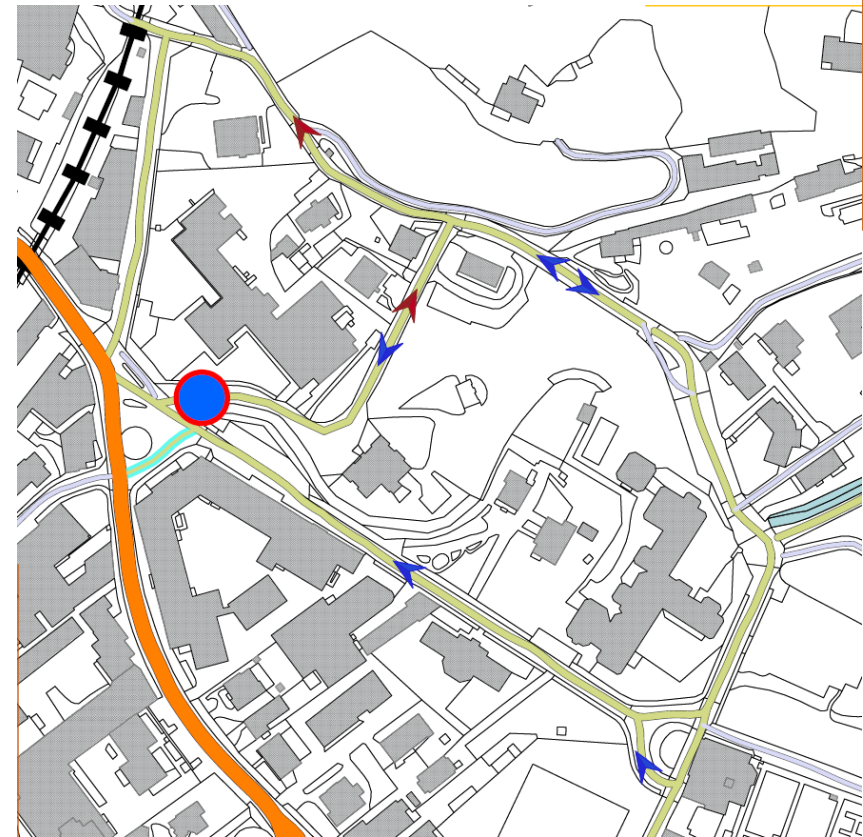
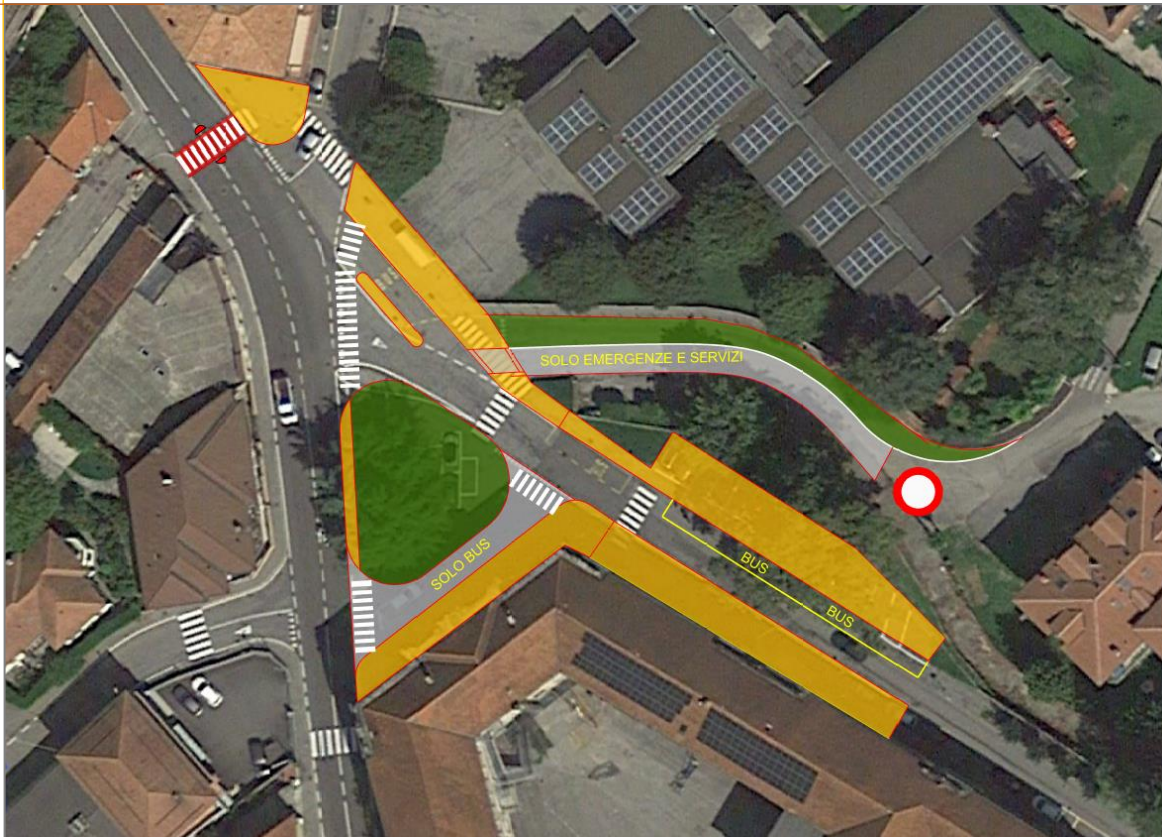
Il **Centro Storico** emerge come l'ambito prioritario di intervento all'interno della strategia di governo dell'accessibilità centrale.

Si tratta di proteggere e valorizzare un tessuto fragilissimo incompatibile con l'automobile operando interventi di forte protezione.

L'ottenimento di questa protezione avviene tramite **ridisegno della circolazione urbana** e **ampliamento della ZTL esistente e aree pedonali**.



Il Piano si è affiancato a un progetto gestito dall'Amministrazione, contribuendo a definire un quadro strategico di azione e sviluppando **schemi di progettualità** rivolte ai diversi plessi.



Strategia condivisa da Amministrazione e Piano è quella delle **'zone scolastiche'**: allontanamento dell'automobile dai punti di ingresso, individuazione e potenziamento dei percorsi pedonali di accesso, recupero di spazi a servizio dei bambini e dei loro accompagnatori.

Per quanto riguarda le scuole superiori i problemi legati all'area del villaggio Menotti sono diversi:

- pericolosità innesto via Lugano;
- uso come bypass di via Menotti;
- insufficiente offerta di sosta per i ciclomotori degli studenti.



Risulta necessario garantire il **controllo delle velocità di transito lungo via Lugano**, per soddisfare le corrette distanze di visibilità per l'arresto.

Tale controllo può venir affidato a un **semaforo** a chiamata pedonale posto a protezione dell'attraversamento pedonale, e **attivato dai veicoli in arrivo con velocità superiore ai limiti consentiti**.

Per quanto riguarda le scuole superiori i problemi legati all'area del villaggio Menotti sono diversi:

- pericolosità innesto via Lugano;
- uso come bypass di via Menotti;
- insufficiente offerta di sosta per i ciclomotori degli studenti.

Ad oggi è **attivo un dispositivo di ZTL** su via Menotti, che vieta il transito nei periodi di ingresso e uscita scolastici. Il dispositivo è **poco efficace**, sia perchè affidato alla sola segnaletica verticale sia perchè rimane la possibilità di accesso a via Menotti attraverso la viabilità locale (via Roccolo, via Foscolo ecc.). Si tratta inoltre di una protezione **limitata agli orari di movimento scolastico**, insufficiente a proteggere la tratta dagli attraversamenti impropri.

Anche in questo caso le ipotesi di intervento sono due:

- **installazione di dispositivi di rallentamento**, così da ridurre l'attrattività del bypass. Il dispositivo maggiormente indicato in questo caso è il cuscino rallentatore, **poco costoso e di facile e immediata installazione**, che andrà posato a coppie, uno per corsia.
- **rafforzamento del dispositivo di ZTL**, con l'installazione di portali di controllo elettronici. Questo anzitutto richiede la definizione di una zona completamente controllata. Questa seconda ipotesi tuttavia non risolve il problema degli **accompagnamenti**, che sarebbero anzi maggiormente **concentrati lungo la ben più problematica via Lugano**.

## ACCESSIBILITÀ SCOLASTICA: VILLAGGIO MENOTTI

Per quanto riguarda le scuole superiori i problemi legati all'area del villaggio Menotti sono diversi:

- pericolosità innesto via Lugano;
- uso come bypass di via Menotti;
- insufficiente offerta di sosta per i ciclomotori degli studenti.

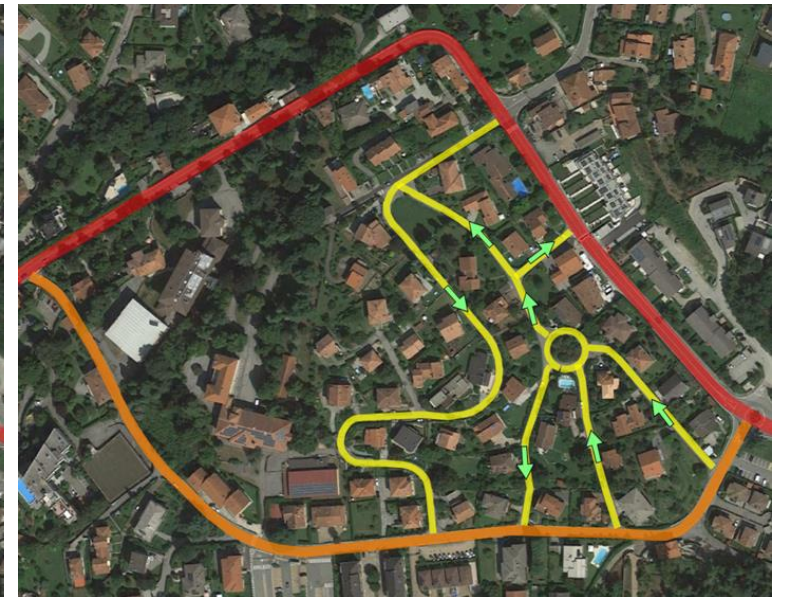
**Interruzione via Foscolo**



**Stanze circolatorie**



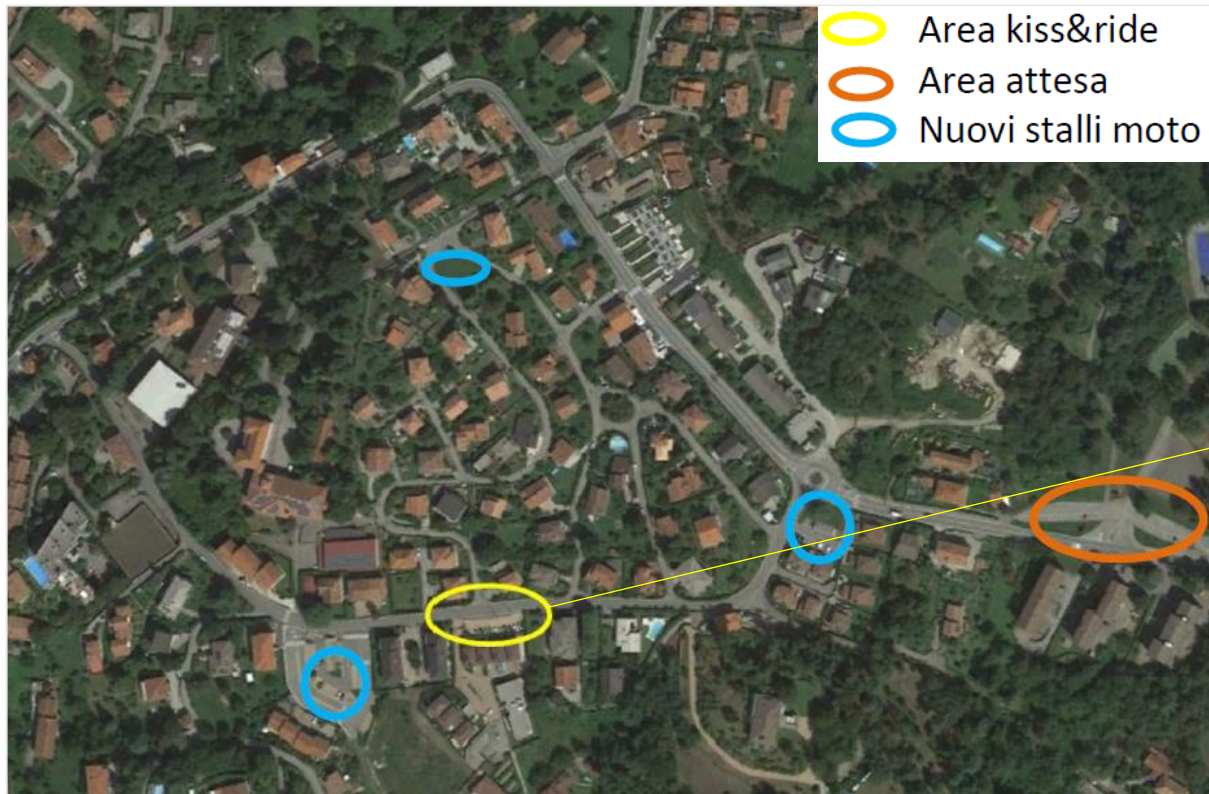
**Sensi unici**



## ACCESSIBILITÀ SCOLASTICA: VILLAGGIO MENOTTI

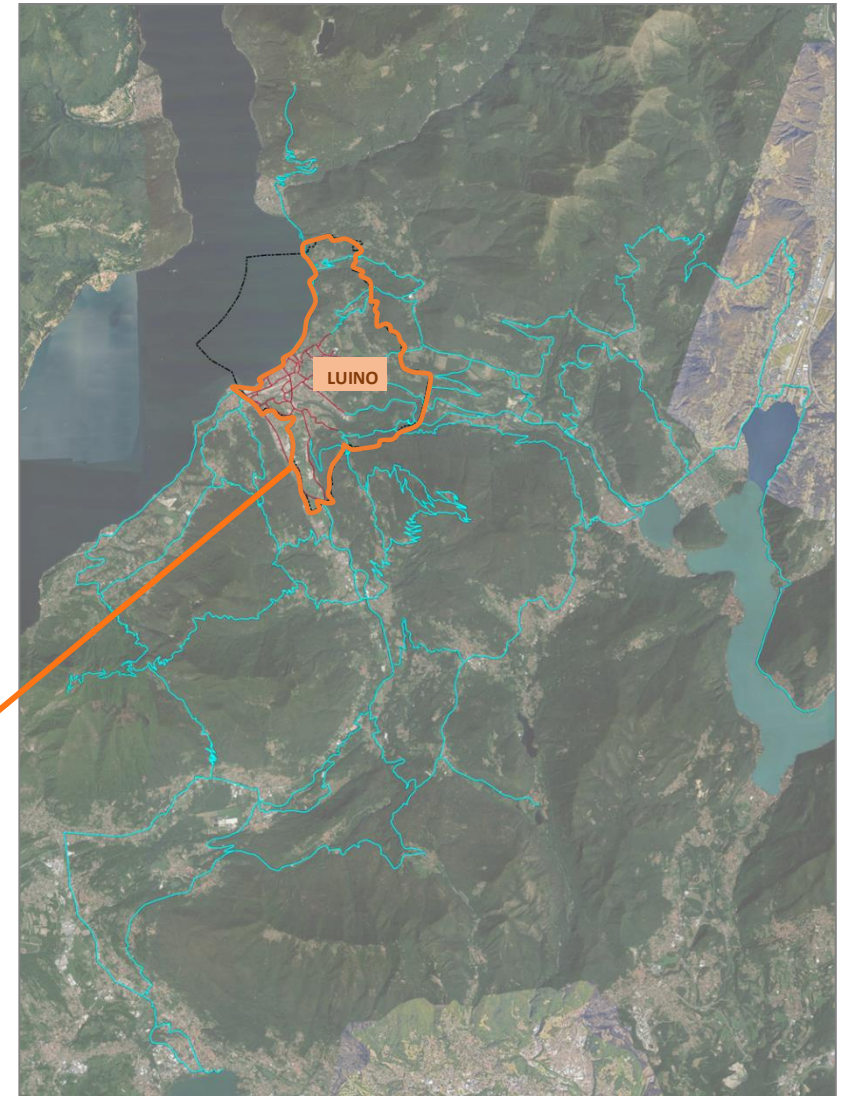
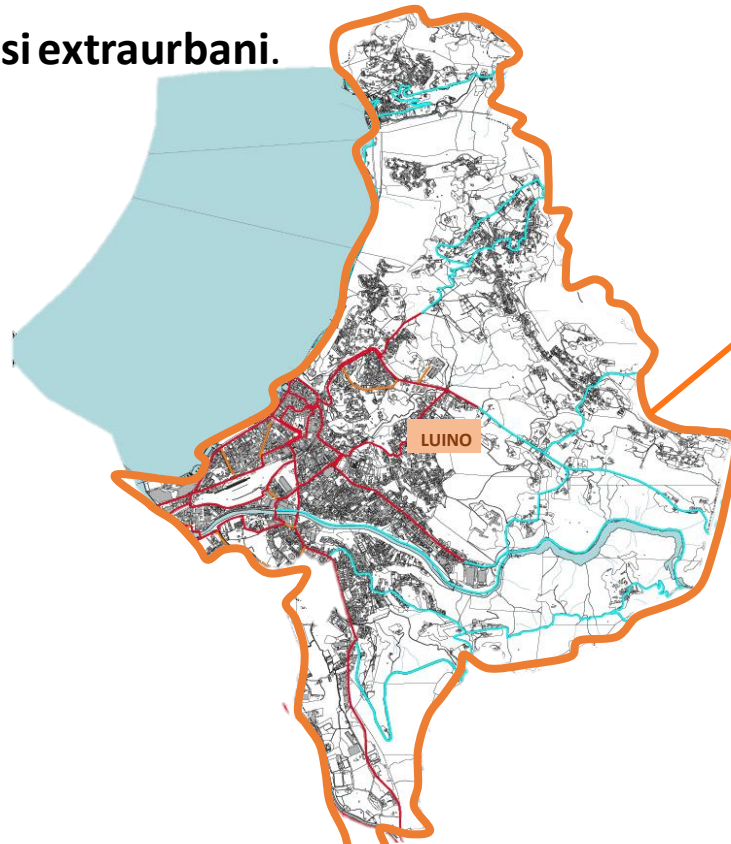
Per quanto riguarda le scuole superiori i problemi legati all'area del villaggio Menotti sono diversi:

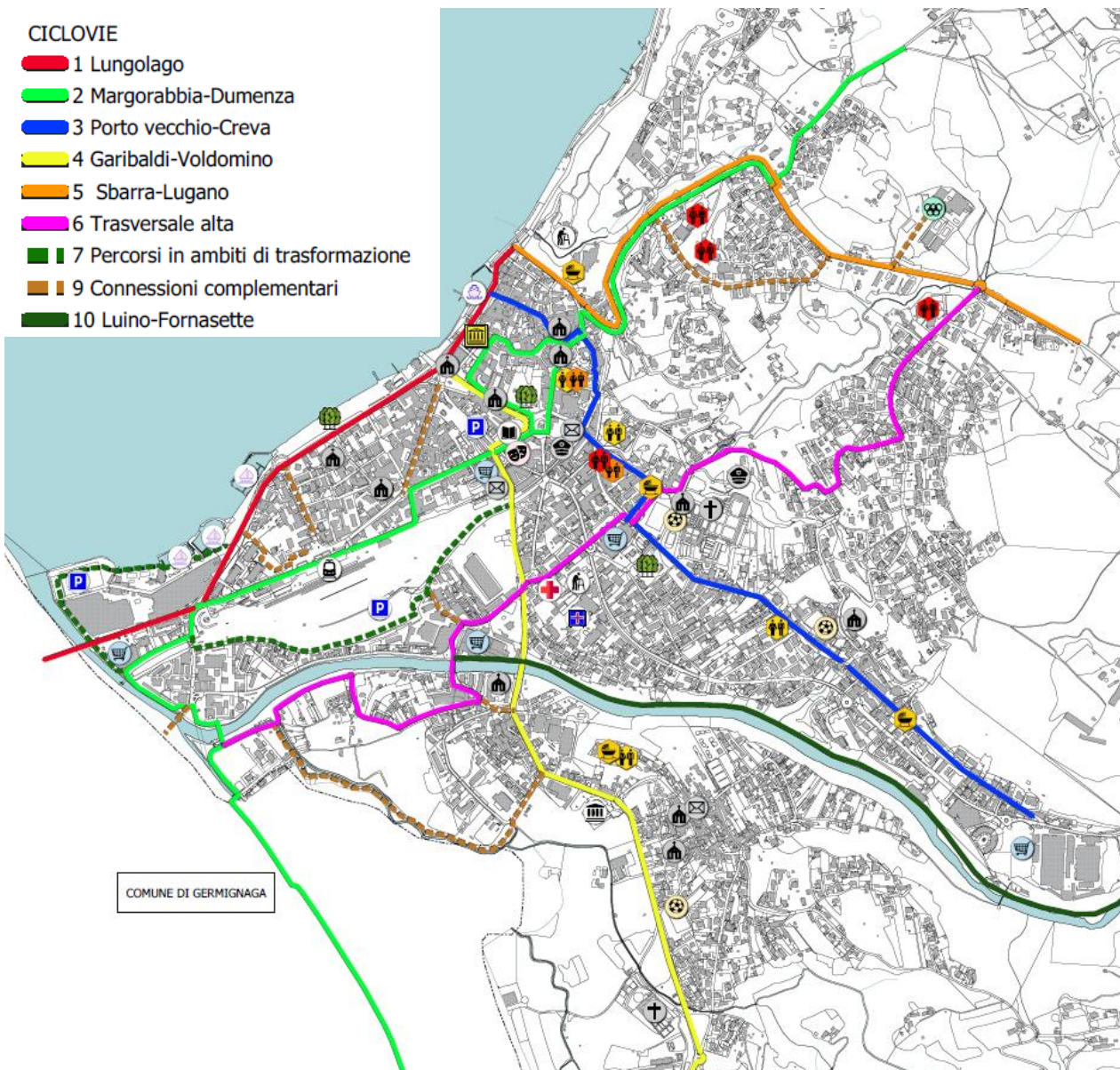
- pericolosità innesto via Lugano;
- uso come bypass di via Menotti;
- insufficiente offerta di sosta per i ciclomotori degli studenti e problemi accompagnamento.



La ciclabilità di Luino deve svilupparsi secondo tre parametri:

- **Connessione** delle principali **polarità interne** all'abitato;
- Valorizzazione di **percorsi cicloescursionistici** fruibili a tutti grazie all'uso di e-bike;
- **Connessione tra città e percorsi extraurbani.**





Gli itinerari individuati sono 7.

Il **primo** è ovviamente quello del lungolago, principale segno geografico di Luino; il **secondo** è un itinerario appoggiato all'unico percorso esistente (Stazione-Margorabbia), prolungato sino a via Dumenza.

Un **terzo** itinerario connette la ss.394 e il quartiere Creva.

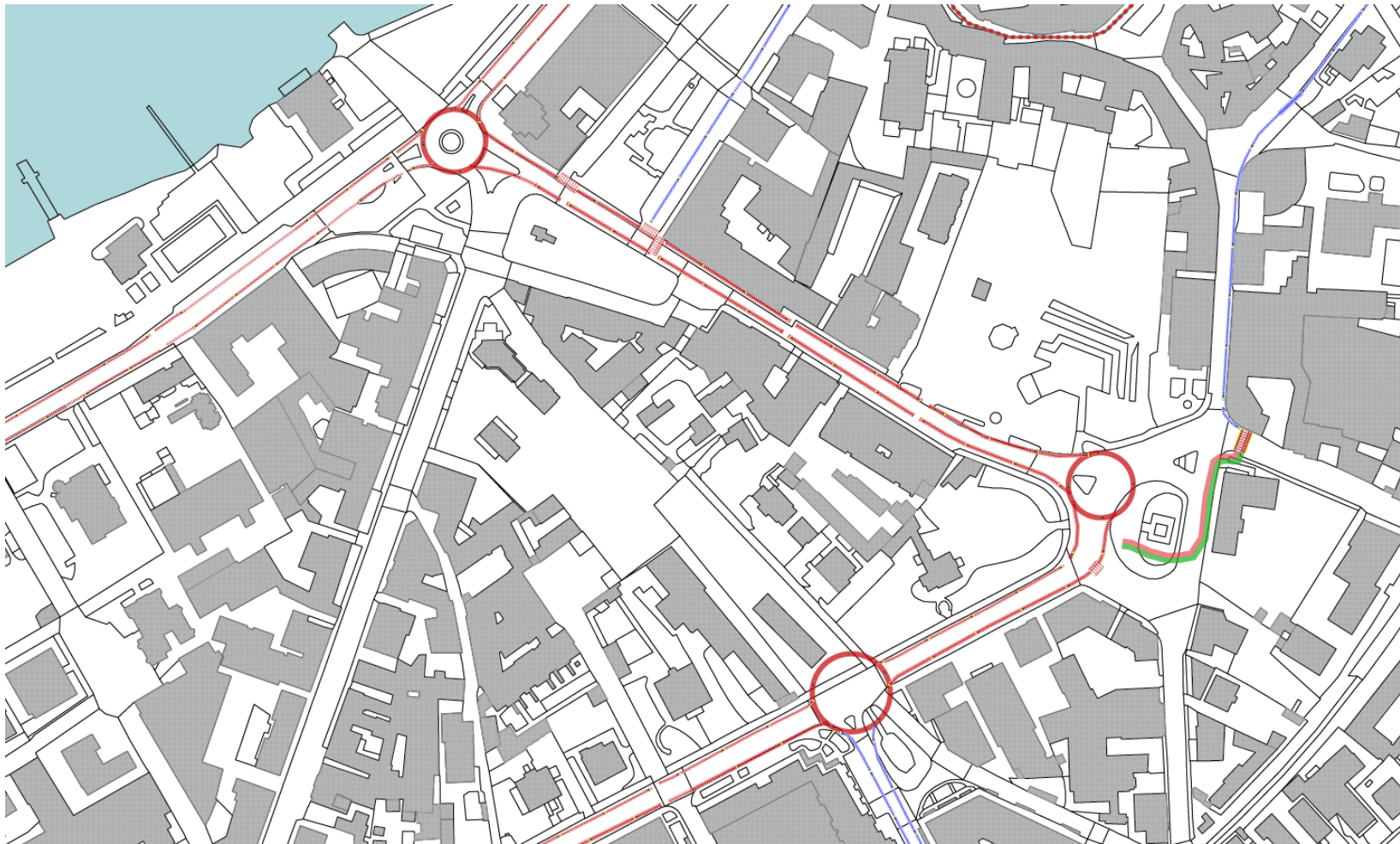
Il **quarto** itinerario risale il comparto di Voldomino, lungo via Copelli arrivando fino al lungolago.

Un **quinto** itinerario percorre via Sbarra e via Lugano.



















Il **sesto** itinerario percorre la periferia lungo la trasversale.

L'**ultimo** itinerario, correndo lungo il letto del fiume Tresa costituisce una connessione con il territorio svizzero.

Oltre all'individuazione dei tracciati ciclabili il Piano prevede anche indicazioni relative alla **tipologia realizzativa** delle diverse ciclabili e un'indicazione di massima dei **costi parametrici** per ciascuna di esse.



## LEGENDA

	Cycle strip, segnavia (solo simboli)		Corsia ex L.120/2020		Corsia ex L.120/2020 su fondo rosso
	Strada moderata		Strada bianca/rurale senza traffico		Pista ciclabile monodirezionale in sede propria su fondo rosso
	Pista ciclabile bidirezionale in sede propria su fondo rosso		Pista ciclopedonale in sede propria		Percorso ciclabile e pedonali separati in sede propria
	Attraversamento pedonale		Attraversamento ciclabile		Attraversamento ciclabile su fondo rosso
	Attraversamento ciclabile e pedonale su fondo rosso		Attraversamento pedonale rialzato su fondo rosso		Attraversamento ciclabile e pedonale su fondo rosso
	Semaforo		Segnaletica per il doppio senso ciclabile		Speed cushion o cuscino berlinese

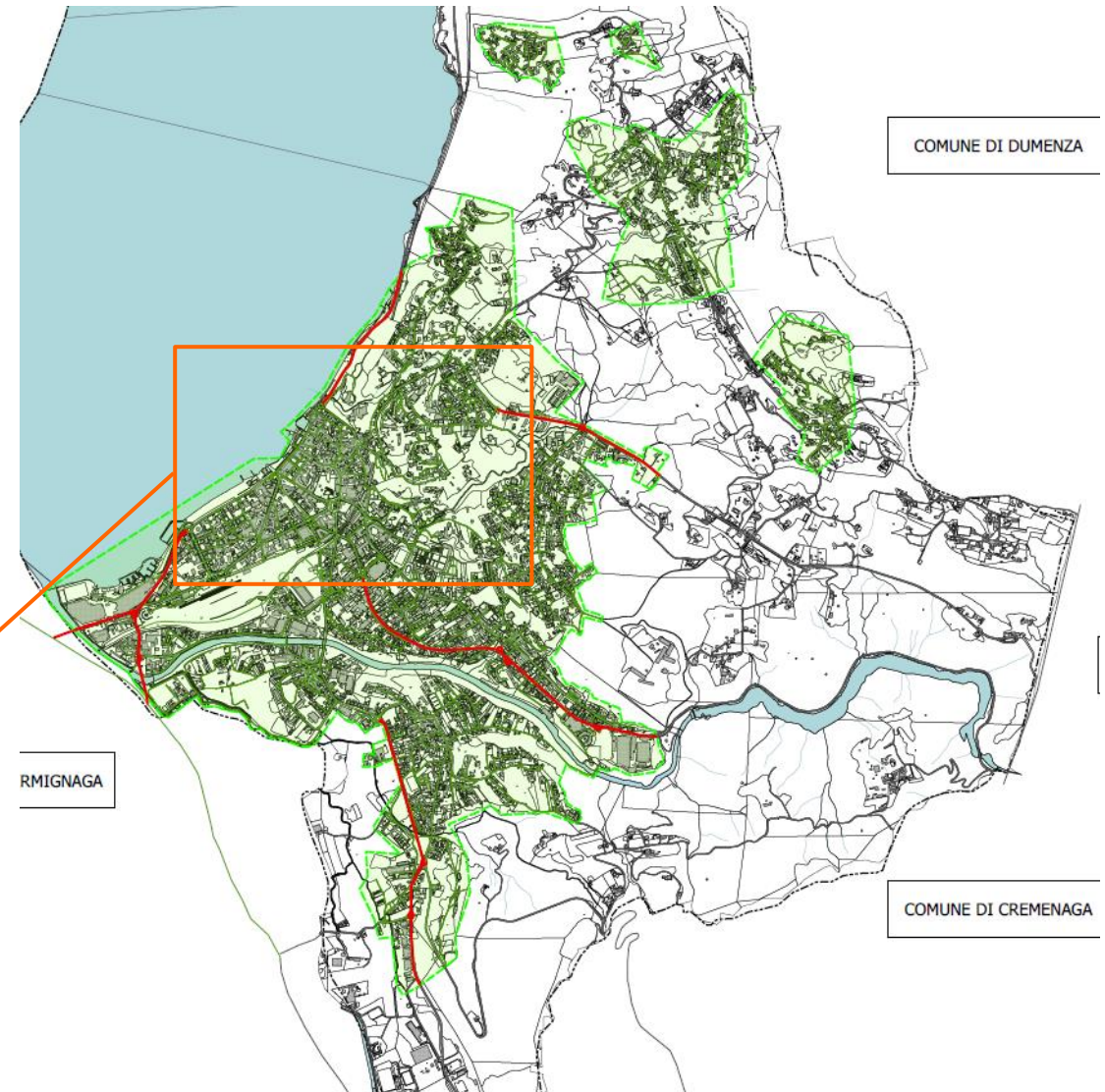
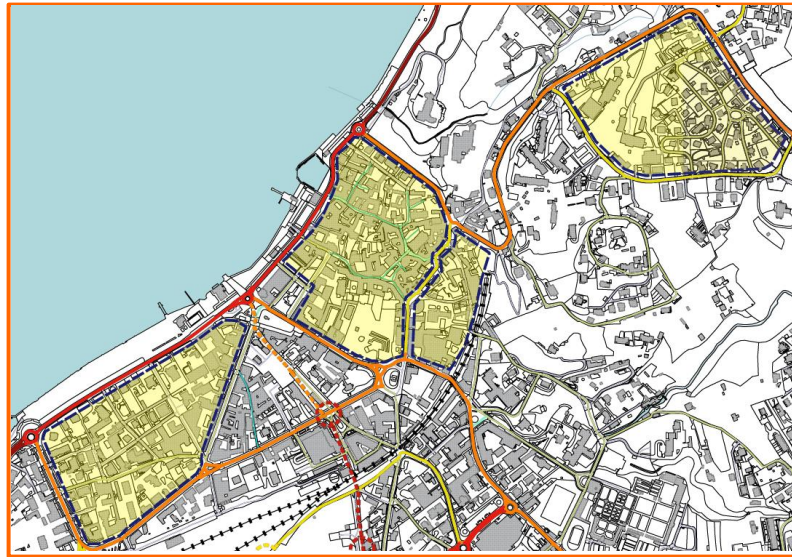
Luino è raggiunta da un **sistema di autolinee** che innervano un ampio bacino, comprese quelle in servizio transfrontaliero.

Obiettivo del Piano è quello di consentire **l'attestamento del maggior numero di autolinee in piazza Marconi**, così da creare un hub efficiente e migliorare l'accessibilità ai servizi di trasporto collettivo, favorendo anche l'intermodalità.



L'istituzione del limite di 30 km/h comporta **l'aumento della sicurezza** per gli utenti non motorizzati e **favorisce di conseguenza la mobilità attiva**.

Consente inoltre di attuare **azioni di moderazione efficaci** sulla rete in grado di migliorare la **convivenza tra utenti motorizzati e non** sul territorio urbano, limitando anche il ricorso a provvedimenti restrittivi nei confronti degli automobilisti.



## REGOLAMENTO VIARIO

In ultimo il Piano è completato dal **Regolamento Viario**, un documento tecnico che disciplina aspetti relativi alla mobilità urbana non compiutamente normati dalle disposizioni sovraordinate vigenti.

Lo scopo del regolamento è quello di **dare all'Amministrazione un insieme di regole condivise** tra i diversi uffici che garantiscano omogeneità ai diversi piani e progetti che insistono sugli spazi pubblici.

In particolare definisce standard di riferimento per corsie ciclabili, veicolari, marciapiedi e definisce i dispositivi di moderazione del traffico utilizzati.

**Il RV si applica a tutte le strade e gli itinerari ciclabili e pedonali ricadenti all'interno dei confini amministrativi del Comune di Luino**, sia pubblici che privati soggetti ad uso pubblico.

