

# Agenda della mobilità del Comune di Besozzo



Quadro conoscitivo

DECISIO



# Sommario

<b>Introduzione al progetto</b>	<b>4</b>	<b>Offerta di Sosta</b>	<b>32</b>
<b>Struttura dell'Agenda di mobilità</b>	<b>5</b>	<b>Qualità dello spazio pubblico</b>	<b>34</b>
<b>Il Quadro Conoscitivo</b>	<b>6</b>	<b>Percorsi ciclopedonali</b>	<b>38</b>
<b>Gli obiettivi</b>	<b>7</b>	<b>Il sistema di Trasporto pubblico locale</b>	<b>40</b>
<b>Besozzo</b>	<b>8</b>	<b>L'incidentalità</b>	<b>42</b>
<b>Pianificazione e progettualità</b>	<b>10</b>	<b>Tasso motorizzazione</b>	<b>44</b>
<b>Demografia e andamento storico</b>	<b>12</b>	<b>Le interviste all'amministrazione</b>	<b>46</b>
<b>Attività economiche</b>	<b>14</b>	<b>Il questionario alla cittadinanza</b>	<b>48</b>
<b>Poli attrattori</b>	<b>16</b>	<b>Le linee di indirizzo</b>	<b>54</b>
<b>Scuole</b>	<b>18</b>	<b>Conclusioni</b>	<b>55</b>
<b>Storia e paesaggio</b>	<b>20</b>		
<b>Morfologia del territorio</b>	<b>22</b>		
<b>Dinamiche di mobilità</b>	<b>24</b>		
<b>Gli spostamenti sul territorio</b>	<b>26</b>		
<b>Viabilità</b>	<b>28</b>		
<b>Accessibilità pedonale</b>	<b>30</b>		

# Introduzione al progetto

La mobilità genera una serie di impatti negativi sulla collettività, che vanno dall'inquinamento alla congestione stradale, dalla riduzione degli spazi pubblici alla promozione dell'inattività fisica. Al fine di gestire adeguatamente tali conseguenze, è essenziale che la pianificazione adotti strumenti capaci di esaminare e analizzare la mobilità in tutte le sue sfaccettature.

Il Comune di Besozzo è consapevole dell'importanza di avere uno strumento strategico per la mobilità della città, che abbia come obiettivi quelli della gestione della viabilità motorizzata, sia sugli assi principali sia quelli secondari, sull'incentivo della mobilità attiva a piedi e in bicicletta attraverso ambienti sicuri e segnalati e sulla valorizzazione e riqualificazione degli spazi pubblici di mobilità. Questi aspetti devono tenere anche in considerazione la pianificazione esistente, ed in particolare il Piano di Governo del Territorio (PGT) del 2022 e il Piano Eliminazione Barriere Architettoniche (PEBA) 2025.

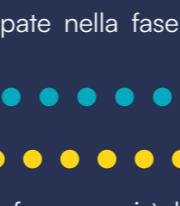
Per integrare in maniera coerente questi piani e parallelamente gestire in modo efficiente le dinamiche della mobilità affrontando gli impatti che essa produce sul territorio, diventa quindi essenziale implementare un approccio di pianificazione che vada oltre il semplice miglioramento delle condizioni del traffico stradale in ambito urbano, come nel caso di un Piano Urbano del Traffico (PUT). Lo strumento scelto dovrebbe invece affrontare la questione

DECISIO



# Struttura dell'Agenda di mobilità

Il progetto di redazione dell' Agenda di mobilità si divide in due fasi distinte: la prima riguarda la stesura del documento di inquadramento chiamato **di Quadro conoscitivo**. Il lavoro di inquadramento si fonderà su tre importanti contributi: la raccolta dei dati sul territorio, la visione dei suoi amministratori tramite le interviste e le valutazioni e percezioni dei cittadini. Questi elementi verranno aggregati e riassunti nelle linee di indirizzo e nelle azioni che verranno sviluppate nella fase successiva del progetto



Definita questa fase, seguirà la redazione del **Documento strategico** vero e proprio, che a partire dalle linee di indirizzo e dalle azioni definite nel quadro conoscitivo, avrà lo scopo di dettagliare i diversi interventi sulla mobilità, definendo e suggerendo più nel dettaglio le soluzioni individuate per i diversi ambiti identificati come prioritari.

DECISIO

## Quadro conoscitivo

- Raccolta e analisi dati di mobilità sul territorio
- • • Interviste agli amministratori
- • • Questionario aperto alla cittadinanza

## Documento strategico

- Definizione delle azioni
  - Mobilità attiva
  - Viabilità
  - Spazi pubblici

- Stima economica degli interventi

# Il Quadro Conoscitivo

## Attività A

Raccolta e analisi dati di mobilità sul territorio

- Analisi dei piani e dei progetti esistenti ed in particolare del PGT e del PEBA.
- Un sopralluogo nell'area di studio, ai fini di raccogliere elementi utili allo studio dello stato di fatto tramite osservazione diretta delle dinamiche del territorio;
- Analisi dei dati socio-economici e territoriali, ovvero lo studio della localizzazione dei principali poli attrattori e generatori di traffico, le tendenze demografiche ed economiche che caratterizzano l'area e tutti quegli elementi utili a meglio comprendere le dinamiche di mobilità territoriali
- Analisi dei dati di mobilità, ovvero l'analisi della domanda e dell'offerta di mobilità, ovvero la quantificazione dei flussi di mobilità dentro e fuori il comune, la disponibilità dei parcheggi dei percorsi ciclabili, pedonali e di trasporto, la mappatura dello spazio pubblico e delle aree verdi, lo studio dell'incidentalità con la localizzazione dei sinistri per identificare eventuali nodi critici.

## Attività B

Interviste agli amministratori

Questa attività raccoglie la visione e le strategie di mobilità che l'amministrazione vuole portare avanti sul territorio nei prossimi anni, individuando alcune criticità e potenzialità del territorio che possono sorgere nei processi di trasformazione in atto e valutando le priorità di intervento.

## Attività C

Questionario aperto alla cittadinanza

Oltre ad includere le aspettative dell'amministrazione e della parte politica, si raccolgono in maniera diretta le impressioni, le criticità e i desiderata dei cittadini, per cercare di allineare e rendere il più possibile efficaci le azioni future tra i diversi stakeholder del territorio.

# Gli obiettivi

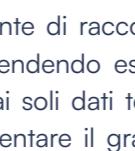
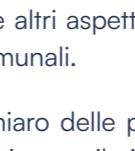
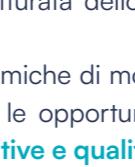
## Quadro conoscitivo

Il Quadro Conoscitivo rappresenta il punto di partenza essenziale per la costruzione del Documento di Agenda, fornendo una visione chiara e strutturata dello stato attuale della mobilità sul territorio.

- L'analisi dei dati raccolti consente di individuare le principali dinamiche di mobilità, mettendo in evidenza non solo le criticità esistenti, ma anche le opportunità di miglioramento. Attraverso l'integrazione di **informazioni quantitative e qualitative**, è possibile costruire una base solida per la definizione di strategie e interventi mirati. **L'analisi del contesto territoriale**, comprensiva dello studio dei piani e programmi esistenti, permette di comprendere le interazioni tra la mobilità e altri aspetti dello sviluppo urbano, garantendo coerenza tra le diverse strategie comunali.
- Le **interviste agli amministratori**, invece, offrono un quadro chiaro delle priorità politiche e delle visioni strategiche per il futuro, contribuendo a orientare il piano in modo realistico e attuabile.

Parallelamente, il **questionario aperto alla cittadinanza** consente di raccogliere percezioni, necessità e aspettative direttamente dai cittadini, rendendo esplicite alcune dinamiche di mobilità che potrebbero non emergere dai soli dati tecnici. Questo **processo di coinvolgimento** è fondamentale per aumentare il grado di accettazione delle azioni proposte e ridurre eventuali criticità nella fase attuativa.

Ad esempio, se i dati demografici evidenziano un progressivo invecchiamento della popolazione, il quadro conoscitivo evidenzierà la necessità di adottare soluzioni che favoriscono l'autonomia degli anziani, come marciapiedi sicuri, attraversamenti accessibili e percorsi pedonali confortevoli per incentivare l'attività fisica. Allo stesso modo, se l'analisi dell'incidentalità mostra un'elevata concentrazione di sinistri in determinati punti critici, sarà possibile progettare interventi mirati per migliorare la sicurezza stradale.



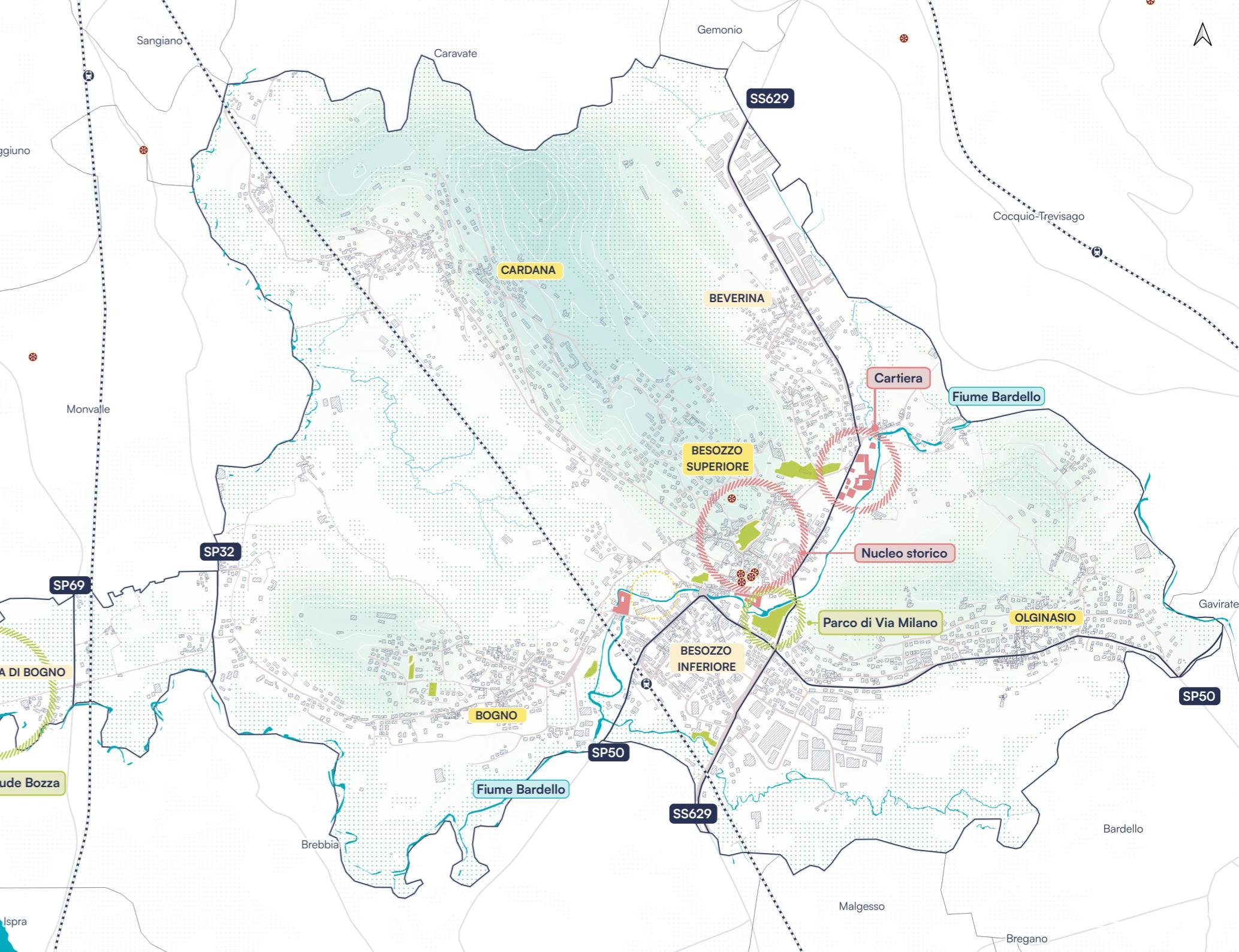


# Besozzo

## Tra laghi e colline e un passato storico e industriale

Collocato nella pianura nord del varesotto, il comune di Besozzo presenta una conformazione territoriale collinare a tratti pianeggiante vantando un passato storico medievale e rinascimentale di cui si riconoscono i segni nell'edilizia abitativa e nei nuclei antichi distribuiti, oggi conosciuti come **Cardana**, **Bogno**, **Olginaso**. Originato su un'altura ai bordi del Fiume Bardello, il nucleo antico di **Besozzo superiore**, domina l'area residenziale di **Besozzo Inferiore** definita di fatto dalla presenza delle due arterie stradali e dal fiume Bardello che lo attraversa.

La posizione del comune tra il Lago Maggiore e il Lago di Varese e le alture che la circondano hanno definito nel tempo il corridoio per gli spostamenti diretti verso il nord della regione Lombarda. La presenza della **SP50** e della **Strada Statale SS629** infatti caratterizza l'assetto del territorio a tal punto da mitigare l'espansione edilizia e influendo sulla qualità urbana dei margini residenziali. La presenza di traffico ad alto scorrimento ha diviso l'area residenziale favorendo l'espansione di aree industriali a sud e a nord lungo la viabilità principale. Un valore aggiunto per il territorio è l'affaccio sul Lago maggiore e la presenza di un'area naturalistica di forte pregio. Nella città emerge inoltre una **vocazione storica** data dalla presenza di palazzi medievali, ex opifici, architetture di archeologia industriale dismesse lungo il fiume Bardello ad oggi oggetto di attenzione per il rilancio dell'identità besozzese.



# Pianificazione e progettualità

rima di procedere all'analisi dello stato di fatto, il documento si focalizza sullo studio della pianificazione sovraordinata locale che oggi consiste nel GT e PEBA. Entrambi i piani, infatti, rappresentano un punto di partenza importante per definire e integrare gli obiettivi e le azioni dell'Agenda di mobilità.

# Piano di Governo del Territorio (PGT)

all'analisi sul PGT si evidenziano **sei obiettivi di carattere generale**, ai quali affiancano una serie di azioni specifiche.

ra questi obiettivi quello che più influenza il discorso sulla mobilità è sicuramente l'**obiettivo C, “Migliorare e razionalizzare il sistema della mobilità”**. Questo obiettivo prevede un generale sviluppo della mobilità attiva, di revisione della mobilità urbana e di una valutazione di alternative per la viabilità sovracomunale in relazione ad alcuni nodi strategici. Le azioni sono molteplici e sono improntate alla messa in sicurezza dei tratti critici, alla cerca di tracciati di viabilità che permettano di contenere l'attraversamento dei centri urbani, al completamento della rete urbana con la conseguente organizzazione della mobilità interna per contenere l'impatto del traffico sul tessuto urbano e alla previsione di una nuova rete ciclopedenale con duplice finalità di collegare le frazioni con il centro urbano e consentire un collegamento con la mobilità ciclabile sovracomunale. Infine, le azioni prevedono di creare una rete di percorsi in chiave ricreativa delle aree naturali in modo da valorizzarle in chiave paesaggistica (riscontrabile anche nell'**obiettivo D — “Valorizzare i caratteri ambientali del territorio”**).

PGT ci mostra inoltre un Quadro Progettuale del sistema infrastrutturale, quale delinea una **serie di progetti previsti dal piano** che influenzano il sistema infrastrutturale.

ECISIO



Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) si e "schede di rilievo dei percorsi di connessione delle di uso pubblico" (allegato 1b).

**al PEBA** sono sostanzialmente tre: percorsi di Besozzo  
di Besozzo superiore (PE.2) e Via Piave — via Quaglia  
lesti si evince che tutti presentano un livello di **criticità**  
per cui nessuno di essi ha un grado di accessibilità  
sono un'accessibilità media. Il PEBA ci indica inoltre che  
tratti stradali che non sono dotati di percorsi pedonali.

interesse sovracomunale

- ultimo tratto della strada statale SS629, sostituendo con una rotatoria; acciato della strada statale SS629 nel tratto lungo l'ex e l'accesso al cimitero e la percorribilità; nuovo collegamento tra la SS629 e la SP50; nuova bretella di collegamento tra la SP50 e via San

#### **zione della viabilità locale**

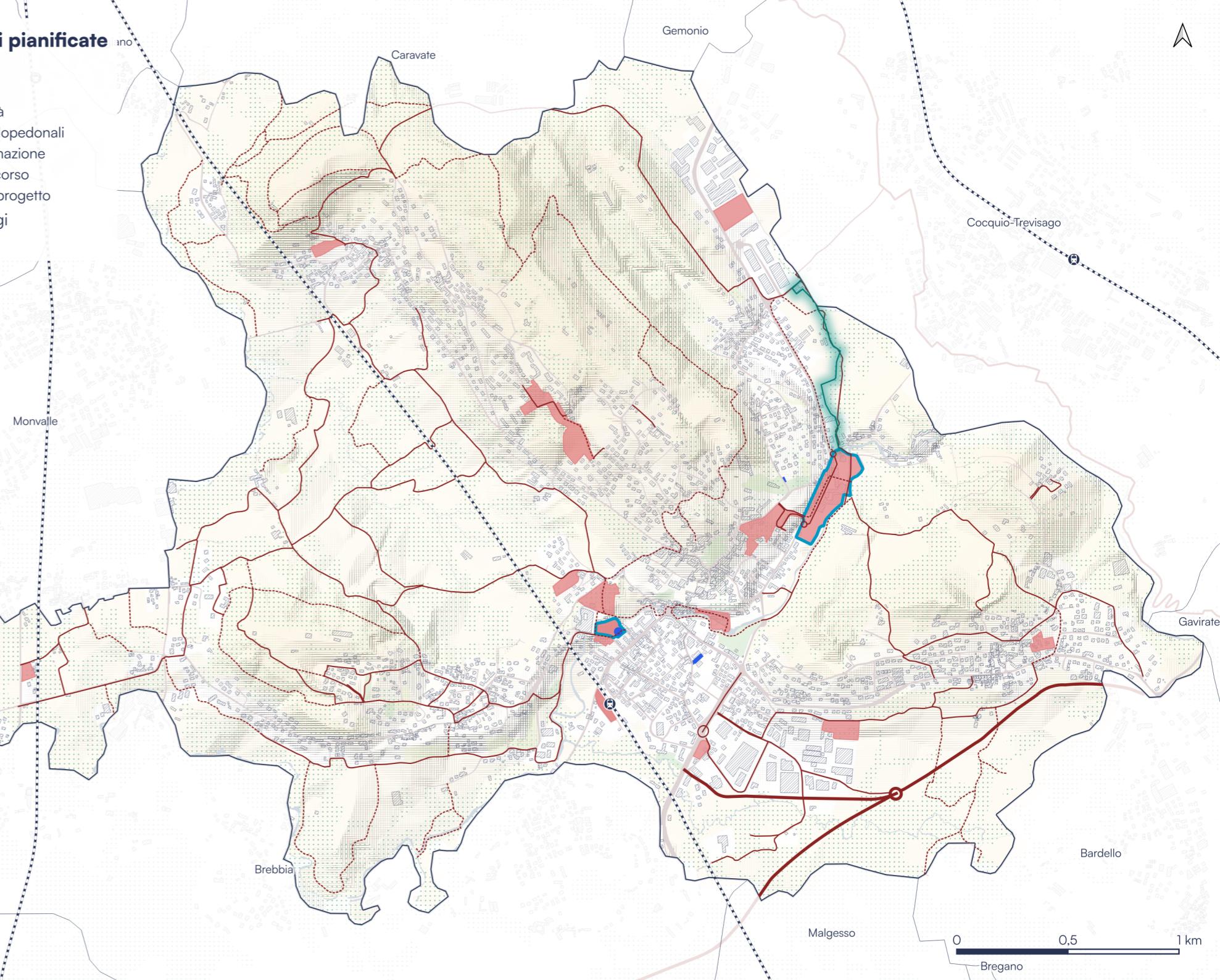
- llo principale che consenta di rendere più sicuri gli  
ella frazione di Bogno;  
viabilità interna alla zona produttiva.

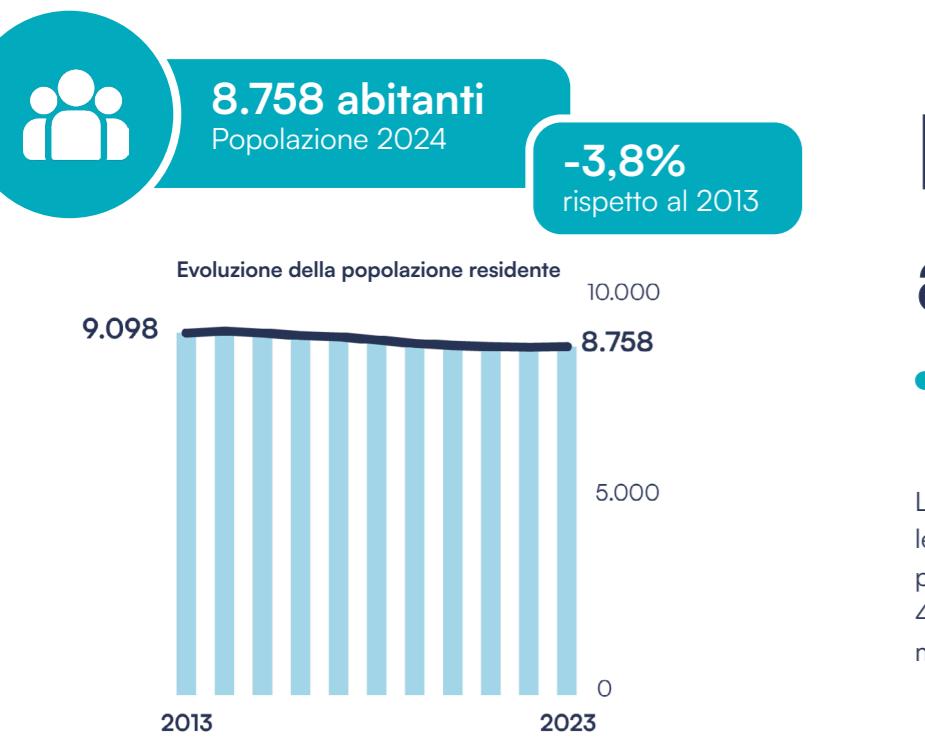
per la mobilità attiva

- di connessione ciclabile del tessuto urbano che segue  
llo;

ema di rete ciclabile che connette le frazioni con il  
eriore;

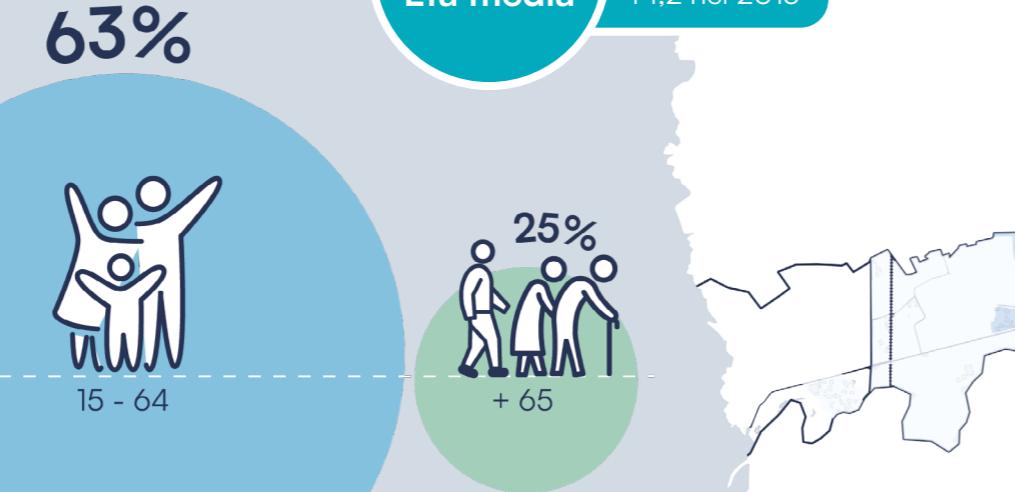
rete ciclabile e pedonale all'interno del tessuto urbano  
o inferiore.





# Demografia e andamento storico

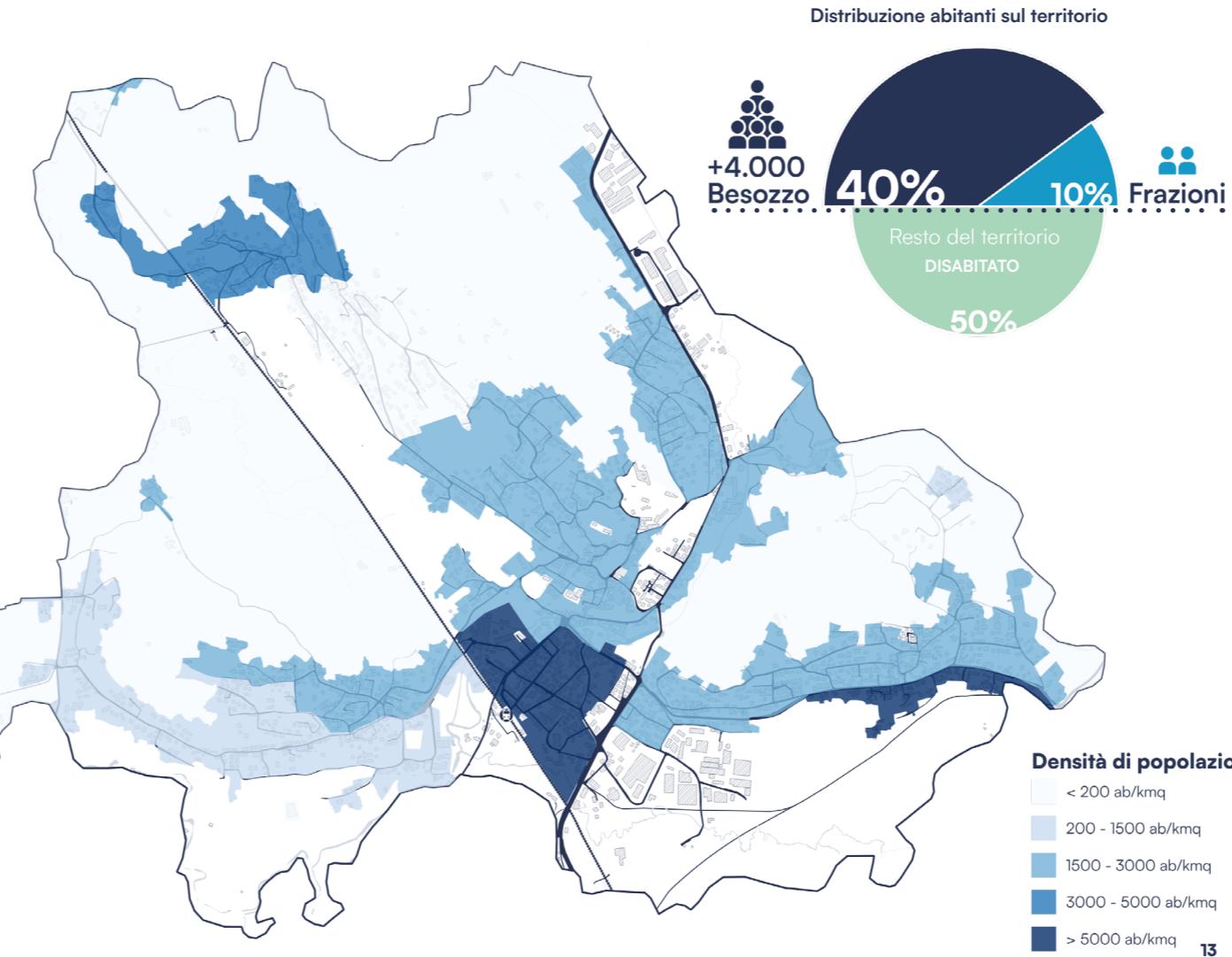
La popolazione di Besozzo al 2024 è di 8.758 abitanti, dato in leggero calo (-3,8%) rispetto al 2014. Il territorio sta vivendo un progressivo invecchiamento demografico, con un'età media di 47,4 anni, oltre 3 anni in più rispetto al 2014 e superiore alla media nazionale (46,6 anni).



Il fenomeno è evidente anche dall'analisi della distribuzione per fasce d'età: circa due terzi della popolazione rientra nella fascia 15-64 anni, mentre gli over 65 rappresentano il 25% del totale, con la quota over 80 sopra al 14%. La quota di popolazione sotto i 15 anni è appena il 12%, un dato che riflette le tendenze nazionali, sebbene la percentuale di anziani a Besozzo sia leggermente superiore alla media italiana (24,3%).

DECISIO

La popolazione si distribuisce in modo concentrato, con oltre 4.000 persone — quasi la metà degli abitanti — residenti nelle aree centrali di Besozzo Inferiore e Superiore, che coprono meno del 10% del territorio comunale (circa 1,5 km<sup>2</sup>). Il resto degli abitanti si divide tra le frazioni, mentre quasi il 50% del territorio è disabitato o scarsamente popolato, caratterizzato prevalentemente da aree agricole e boschive.



Le tendenze demografiche indicano che il **calo della popolazione** e l'invecchiamento proseguiranno nei prossimi anni: entro il 2040, Besozzo potrebbe contare circa 8.120 abitanti (-7,8%), con gli over 65 che saliranno al 35% del totale. Questi dati pongono sfide significative per la mobilità urbana.

... nel 2040

L'invecchiamento della popolazione, unito alla sua concentrazione in alcune aree, evidenzia una serie di problematiche e opportunità per il futuro della mobilità. Sarà sempre più necessario adattare le infrastrutture per garantire spostamenti sicuri e accessibili agli utenti più vulnerabili, come marciapiedi più larghi, attraversamenti protetti e percorsi ciclopedinali sicuri. La minore autonomia degli anziani potrebbe inoltre tradursi in una crescente domanda di servizi di trasporto a chiamata o di mobilità assistita. Inoltre, una popolazione più anziana è più sensibile all'inquinamento atmosferico e acustico: ridurre il traffico e migliorare la qualità dello spazio pubblico diventerà essenziale per preservare il benessere dei residenti.



## Tipologie di servizi sul territorio

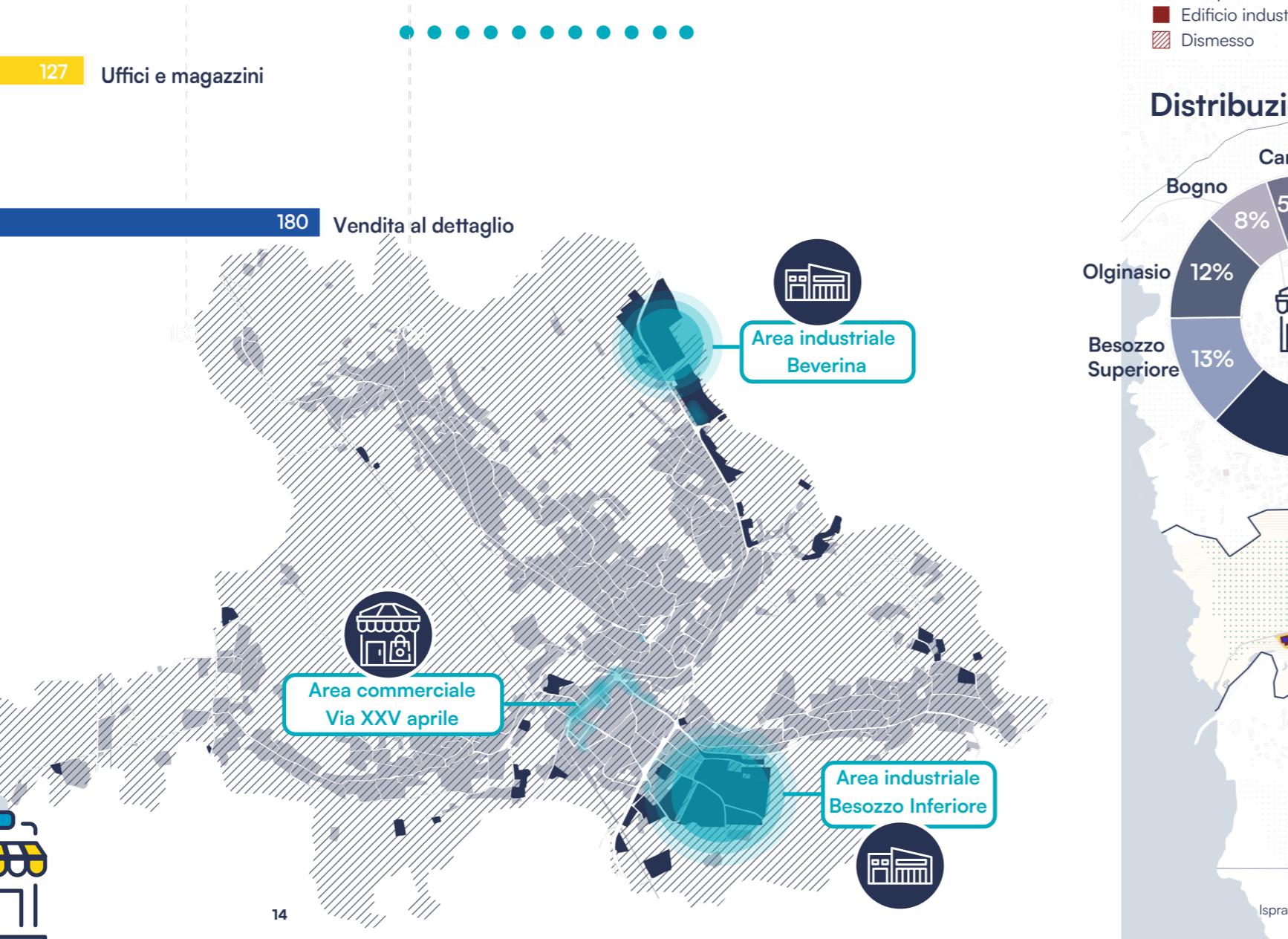


Besozzo rappresenta, grazie alla sua collocazione, uno dei centri urbani più importanti e di notevole interesse per i traffici tra i due laghi ma anche per il collegamento tra Milano e la Svizzera.

Le attività economiche di Besozzo, come si nota dalla mappatura, si concentrano maggiormente lungo la Strada Statale SS629 che costeggia le aree a sud est dell'abitato di Besozzo inferiore e a nord verso il confine comunale nella frazione di Beverina. Lungo la strada provinciale SP50, nel centro abitato Via XXV aprile si concentrano la maggior parte dei locali commerciali quali bar e servizi alla persona divenuto nel tempo il centro di aggregazione cittadino.

# DECISIO

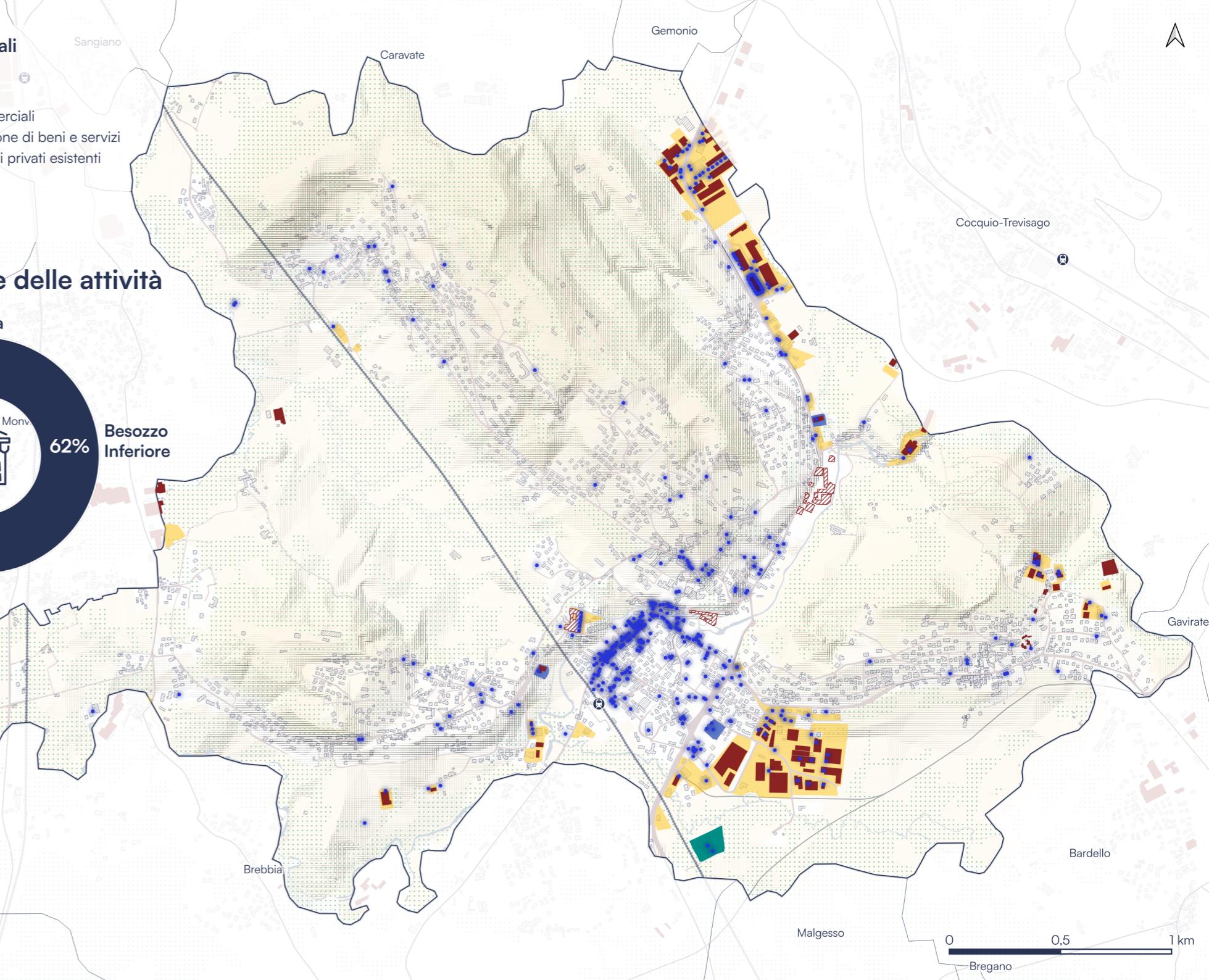
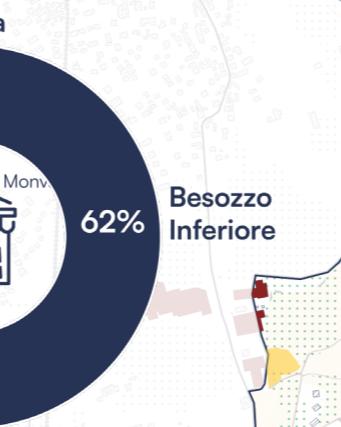
# Rivitù economiche



Sangiano

- 

## **e delle attività**

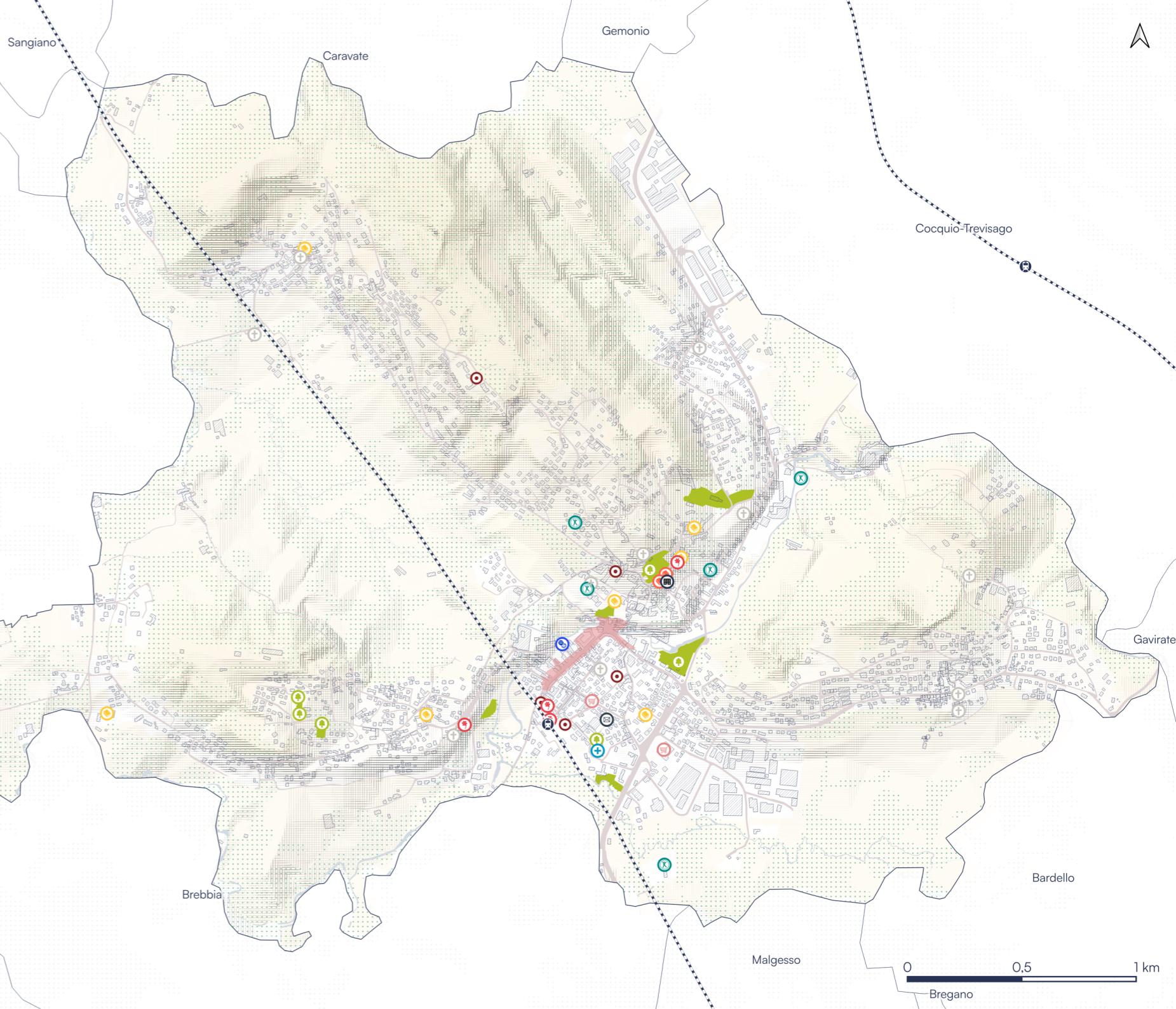
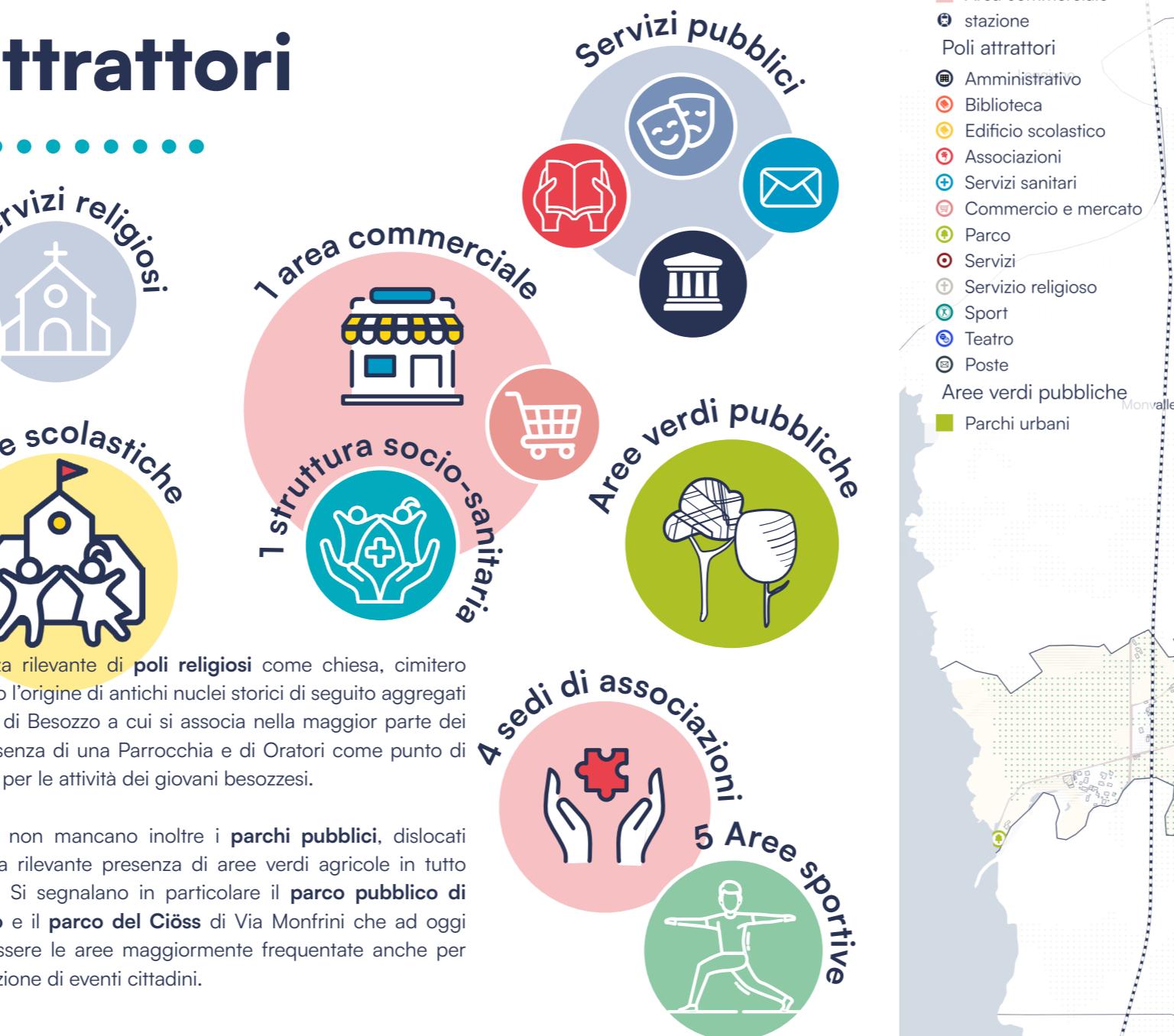


# Poli attrattori

Con la definizione di **poli attrattori** si individuano tutti quei luoghi che hanno la capacità di attirare flussi di persone con mezzi di trasporto differenti all'interno di un territorio.

Nella mappatura sono individuate le categorie più significative che evidenziano la presenza di un rilevante numero di **edifici scolastici**, **sedi di associazioni**, **servizi al cittadino**, **parchi pubblici** e **campi sportivi** oltre alla presenza di **servizi religiosi** distribuiti in tutte le frazioni. La maggior parte dei luoghi rilevanti si concentrano nelle aree centrali di Besozzo Superiore e Inferiore a differenza dei **plessi scolastici** che sono dislocati anche nelle frazioni di Cardana e Boggno. La sede degli uffici comunali, insieme alla biblioteca sono collocati in Via Mazzini, situata nella parte alta del paese. Le sedi delle associazioni si trovano maggiormente nei pressi della stazione ferroviaria e distribuiti in Besozzo Inferiore si trovano altri servizi quali **Teatro Duse**, **Uffici postali** e la presenza di una **struttura socio-sanitaria** - Centro diurno educativo per bambini e ragazzi con problemi motori e di cognizione. Non ci sono strutture sanitarie di primo soccorso all'interno dell'abitato. Lungo via XXV Aprile si individua un'**area commerciale** che definisce di fatto il centro attivo di Besozzo. Vi è la presenza di un **supermercato** Tigros che richiama un flusso di persone rilevante in quanto principale servizio alimentare sul territorio.

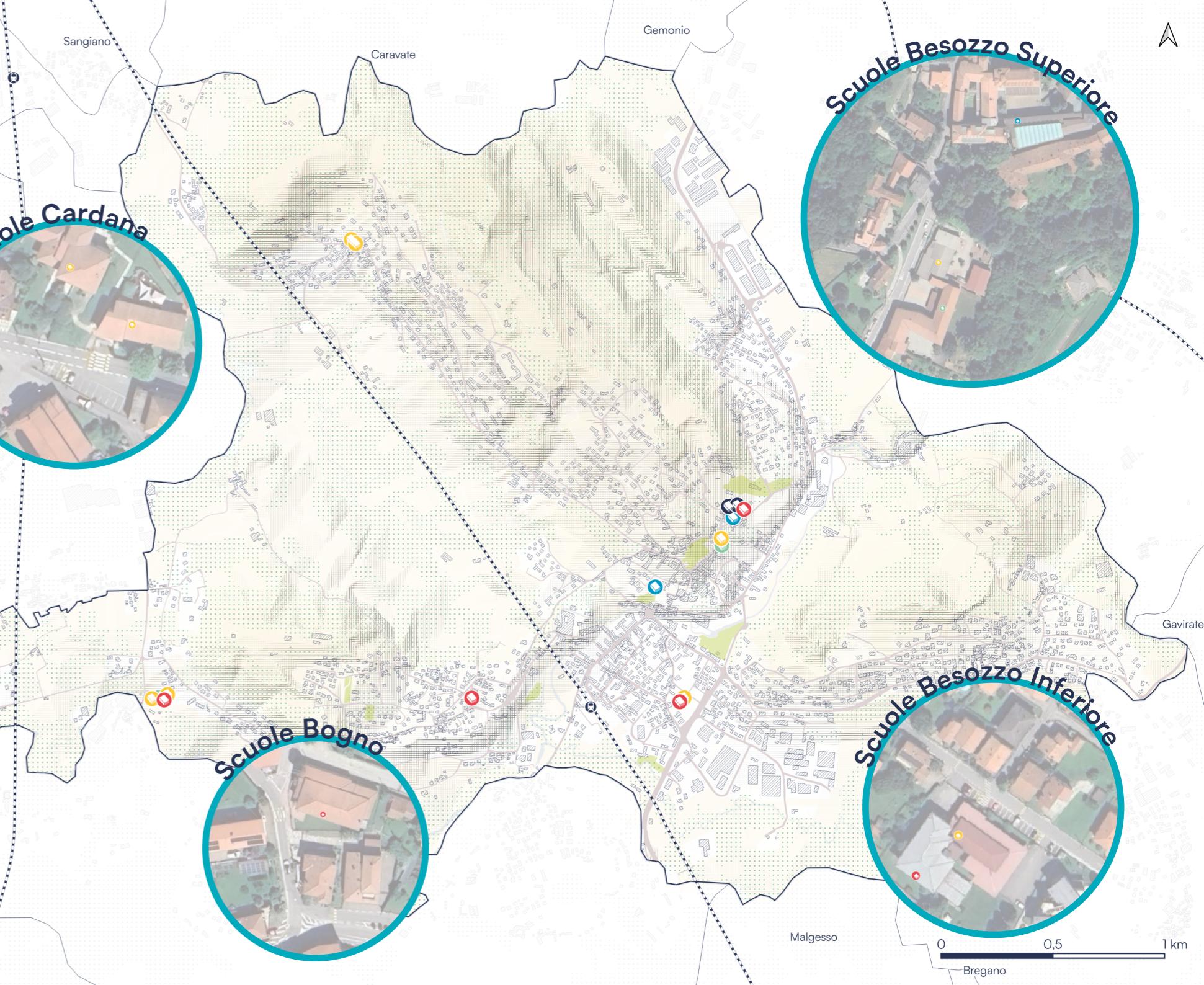
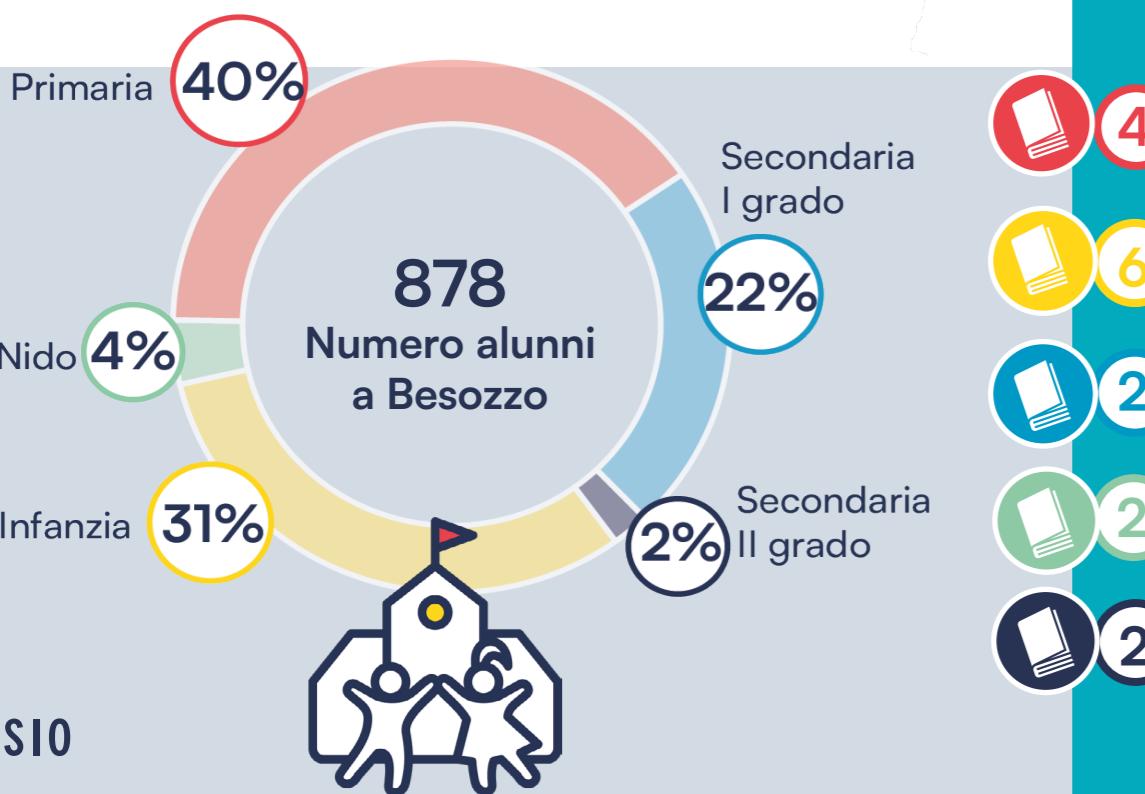
I **campi sportivi** si concentrano maggiormente a Besozzo superiore con l'eccezione del centro sportivo situato ai confini sud comunali, attualmente non è raggiungibile in modalità diverse dall'automobile.



# Scuole



I plessi scolastici sono distribuiti in tutto il territorio comunale. A Besozzo Superiore e Inferiore si individuano le sedi della scuola Primaria e secondaria di I grado oltre alla presenza dell'Istituto Rosetum che ospita all'interno anche due indirizzi di Licei che raccoglie studenti da più di 30 comuni limitrofi. Le sedi della scuola per l'infanzia sono dislocate anche nelle frazioni di Boggno e Cardana. Si precisa come da settembre 2025 la Scuola primaria di Besozzo Superiore sarà trasferita e accorpata a Besozzo Inferiore.



# Storia e paesaggio

I paesaggio besozzese è costituito da colline moreniche ed è attraversato dal fiume Bardello che dal Lago di Varese sfocia nel Maggiore in Località Bozza. Il corso d'acqua ha un ruolo cruciale nella geografia locale: l'insediamento storico, infatti, è costituito da due nuclei adiacenti divisi dal fiume e collegati da percorsi viari e una scalinata. Besozzo superiore, anticamente fortificato, sorge sulle alture del Castello e presenta edificazioni di origini nobiliari mentre Besozzo inferiore, di carattere commerciale e produttivo, si è sviluppato attorno agli opifici lungo le rive del Bardello di cui si sfruttava la forza motrice. Il territorio restante, dove si collocano le frazioni, è caratterizzato da un paesaggio collinare di aree boschive e agricole.

Il carattere che emerge dal questo contesto storico paesaggistico ci permette di leggere le trasformazioni e indirizzare gli interventi di mobilità in ottica di valorizzazione territoriale.

# 1 Palude Bozza Monvallina



Nella Frazione di Bozza sulle sponde del Lago Maggiore c'è un'area naturalistica di forte pregio. La zona umida, di circa 20 ettari, è riconosciuta **sito della rete europea Natura 2000** (**Zona Speciale di Conservazione ZSC** "Palude Bozza Monvallina e Zona di Protezione Speciale ZPS "Canneti di Lago Maggiore").



Fiume Bardello passato centro



il rilevanza  
anza storica  
attive rende  
n elemento  
territorio  
o percorso  
ore il fiume  
o besozzese  
identità con  
sorge unico, la sua convergenza alimentava numerosi mulini e segherie fino al sorgere nel '700 di **complessi industriali e opifici** rendendo Besozzo un centro manifatturiero di notevole importanza.

Milano • • • • • • • • •



stato oggetto di intervento e trasformazione grazie **opera di invarianza idraulica**.  
a del territorio sono stati attuati **interventi di de  
one delle superfici asfaltate**, per realizzare  
nanti capaci di raccogliere l'acqua piovana in  
rla all'impianto di fitodepurazione situato nel parco.

Industria

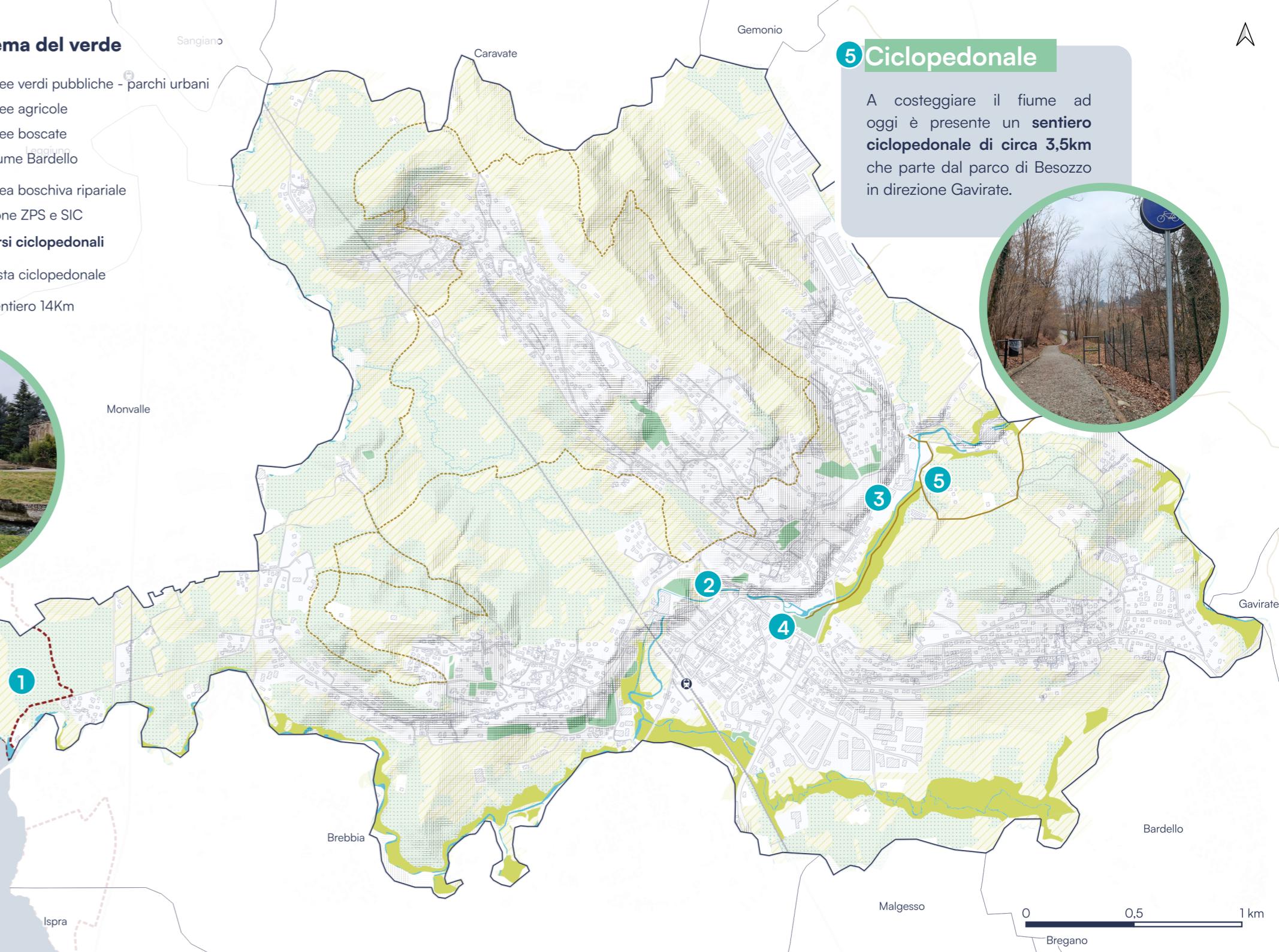
-  Fiume Bardello
-  Area boschiva ripariale
-  Zone ZPS e SIC
- Percorsi ciclopedenonali**
-  Pista ciclopedenonale
-  Sentiero 14Km



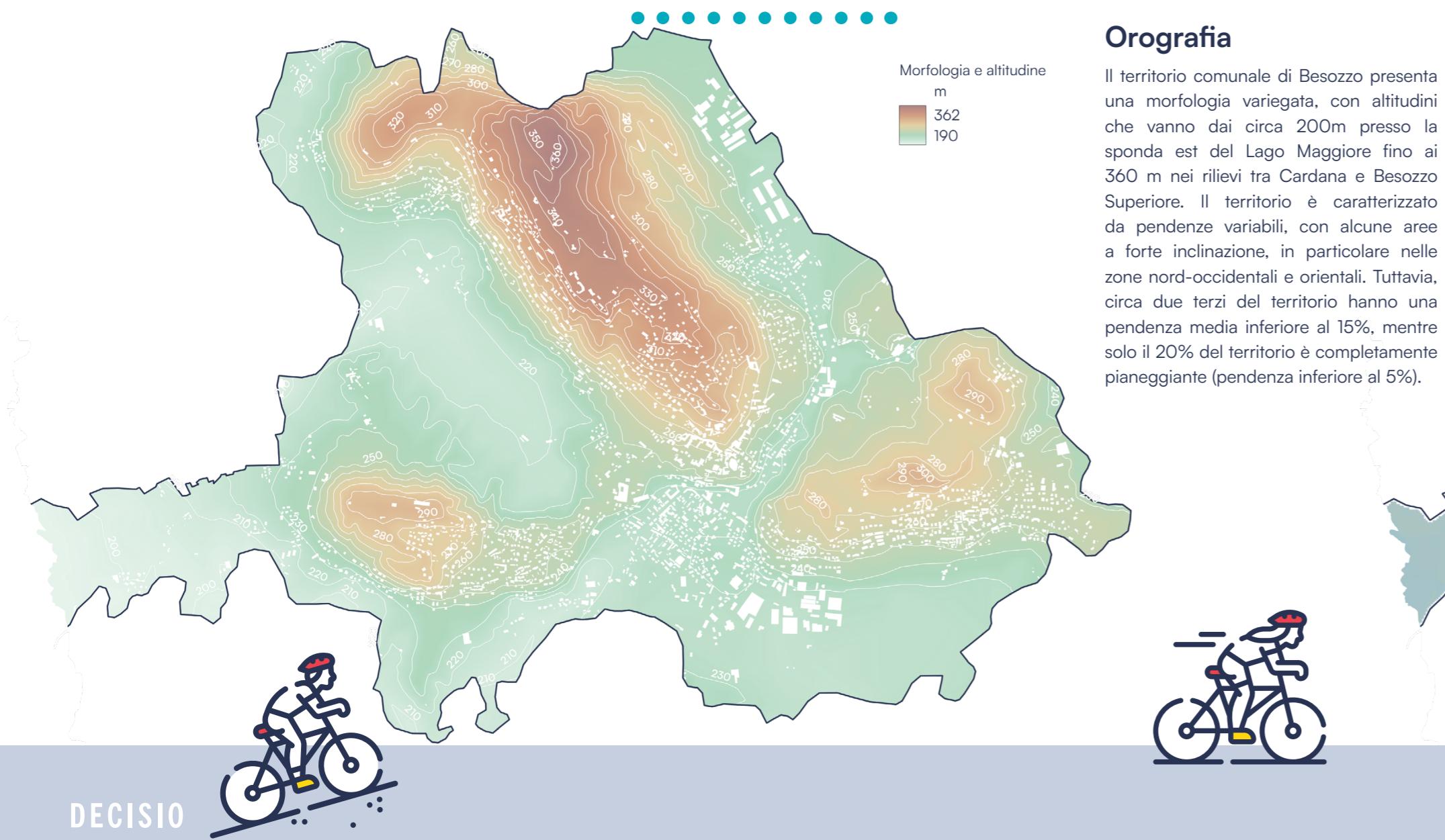
rtture verdi negli spazi di  
on solo migliorare l'efficienza  
ha anche creare un ambiente  
ivibile. Un approccio attento  
enibile permette di ridurre  
iorare il benessere dei cittadini  
aggio urbano, trasformando le  
lusivi e a misura d'uomo.

iano

- 

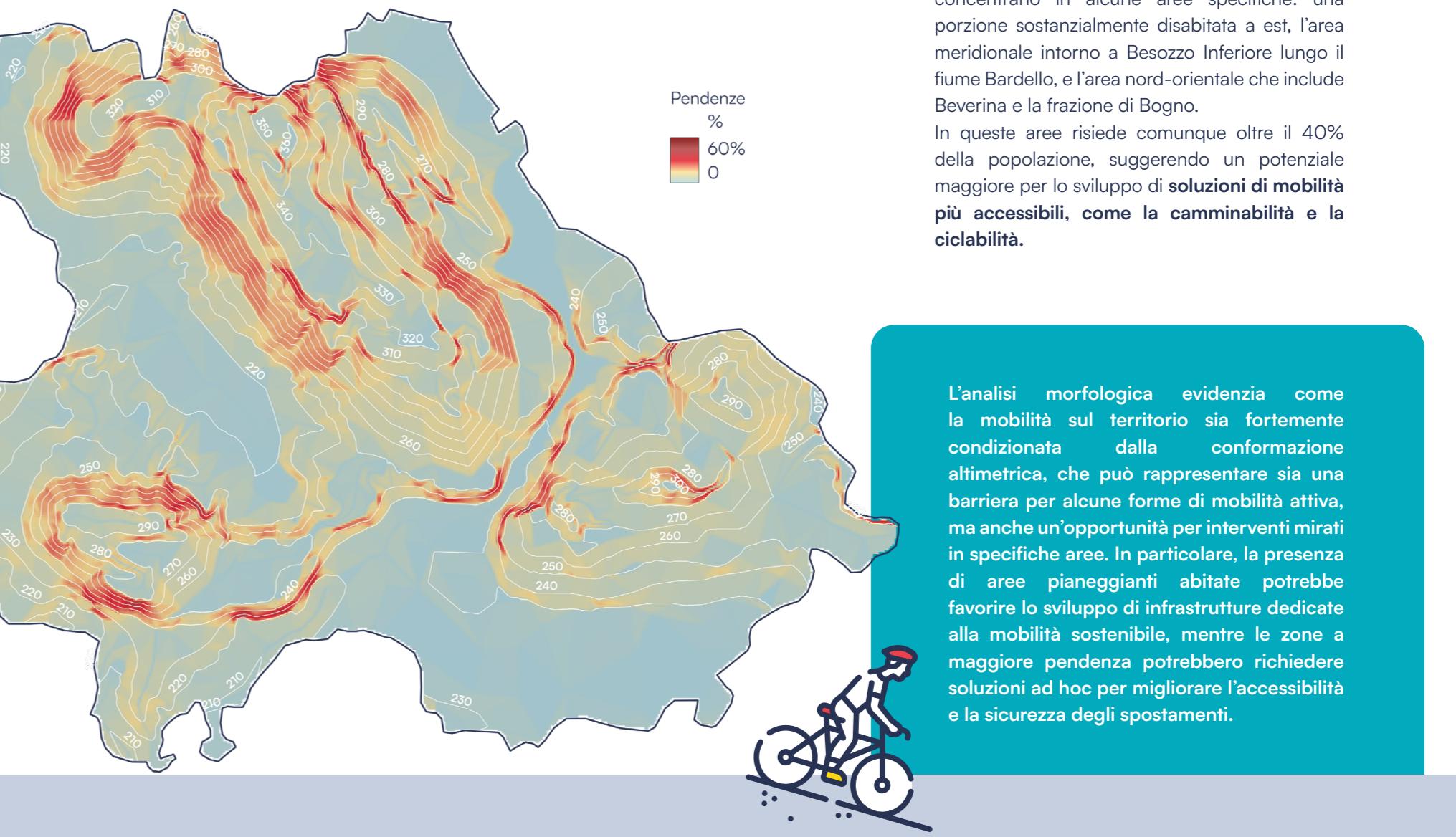


# Morfologia del territorio



## Orografia

Il territorio comunale di Besozzo presenta una morfologia variegata, con altitudini che vanno dai circa 200m presso la sponda est del Lago Maggiore fino ai 360 m nei rilievi tra Cardana e Besozzo Superiore. Il territorio è caratterizzato da pendenze variabili, con alcune aree a forte inclinazione, in particolare nelle zone nord-occidentali e orientali. Tuttavia, circa due terzi del territorio hanno una pendenza media inferiore al 15%, mentre solo il 20% del territorio è completamente pianeggiante (pendenza inferiore al 5%).



## Pendenze

Le zone con pendenze inferiori al 5% si concentrano in alcune aree specifiche: una porzione sostanzialmente disabitata a est, l'area meridionale intorno a Besozzo Inferiore lungo il fiume Bardello, e l'area nord-orientale che include Beverina e la frazione di Bogo.

In queste aree risiede comunque oltre il 40% della popolazione, suggerendo un potenziale maggiore per lo sviluppo di **soluzioni di mobilità più accessibili, come la camminabilità e la ciclabilità**.

**21.577**  
Spostamenti  
giornalieri

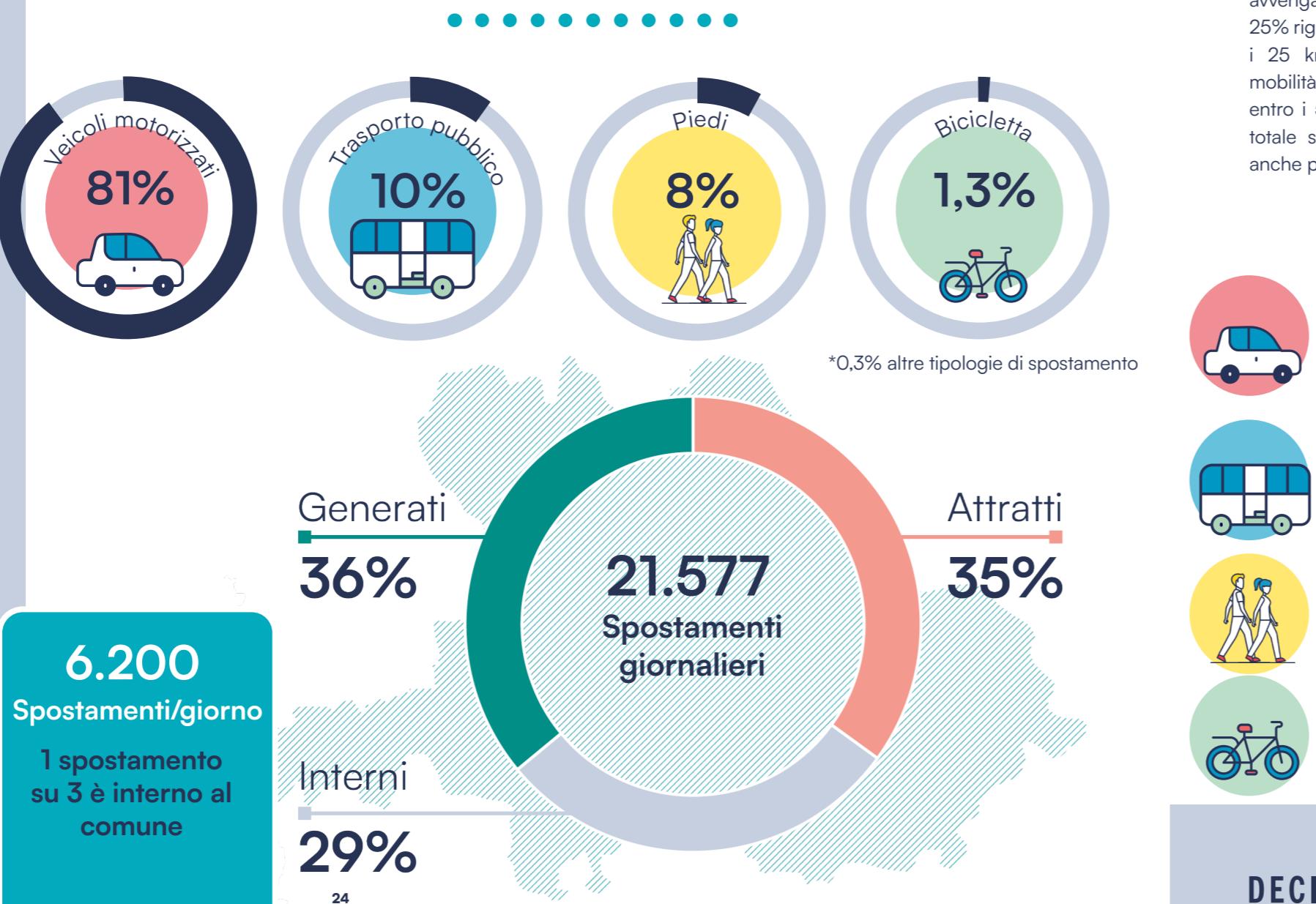
per  
mezzo

I dati della matrice degli spostamenti della Regione Lombardia (2019) mostrano come il Comune di Besozzo generi oltre 21.500 spostamenti giornalieri, coprendo tutte le tipologie di motivazione.

Circa un terzo del totale degli spostamenti è interno al comune (6.200 spostamenti/giorno). Considerando la distribuzione per mezzo, circa l'80% degli spostamenti avviene in automobile (sia come conducente che passeggero), mentre il 10% in trasporto pubblico locale (TPL), l'8% a piedi e meno dell'1% in bicicletta o altri mezzi che potrebbe anche derivare da molteplici fattori, riconducibili alla presenza non ottimale di infrastrutture ciclabili o pedonali o una limitata cultura della mobilità sostenibile.

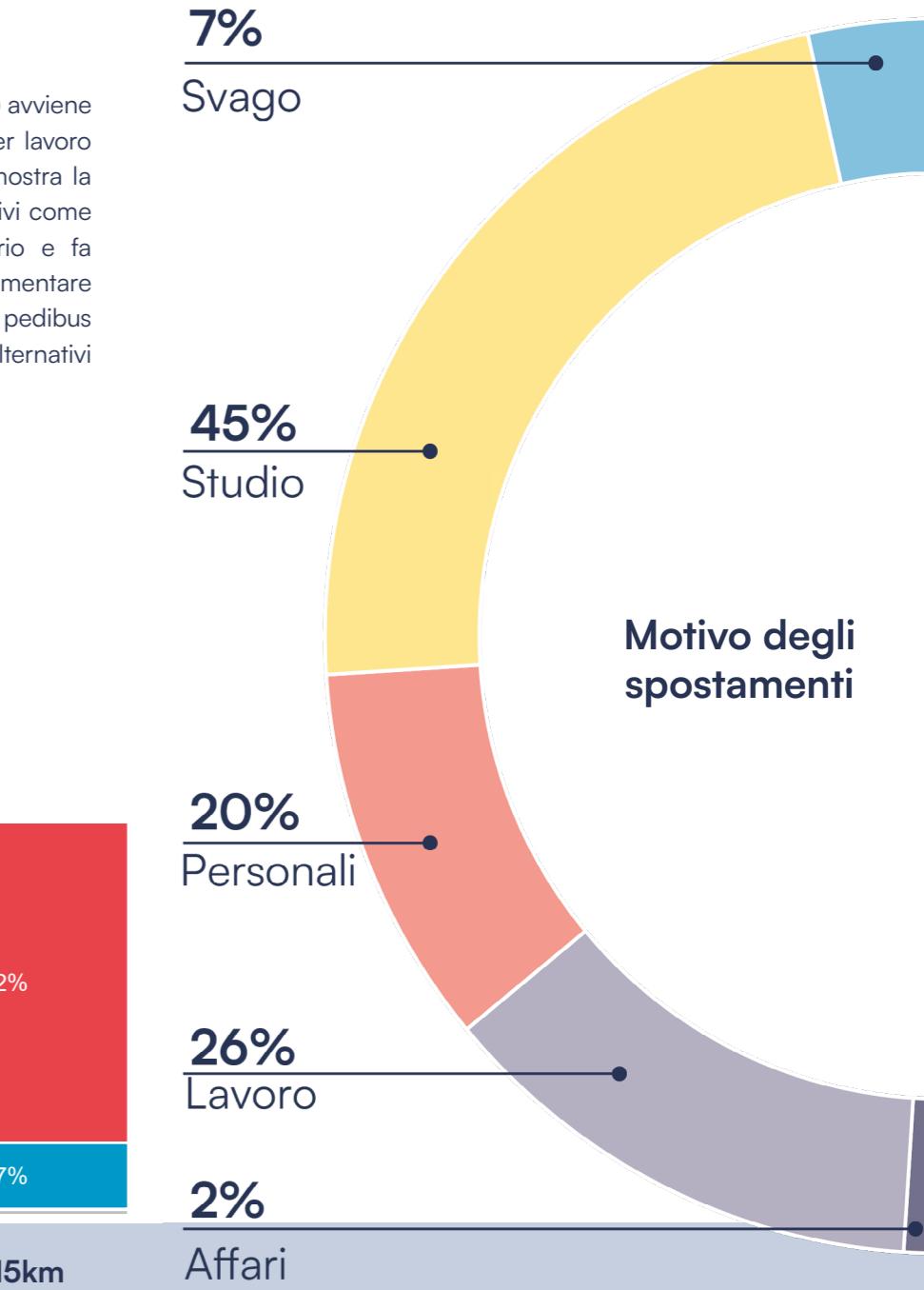
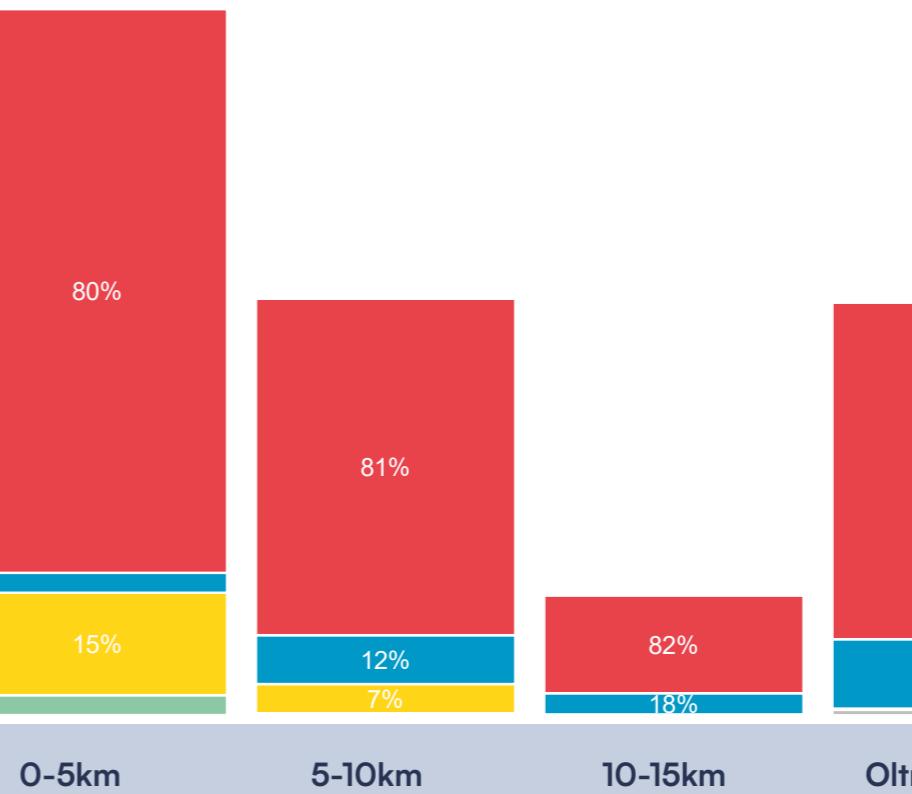
**6.200**  
Spostamenti/giorno  
1 spostamento  
su 3 è interno al  
comune

# Dinamiche di mobilità



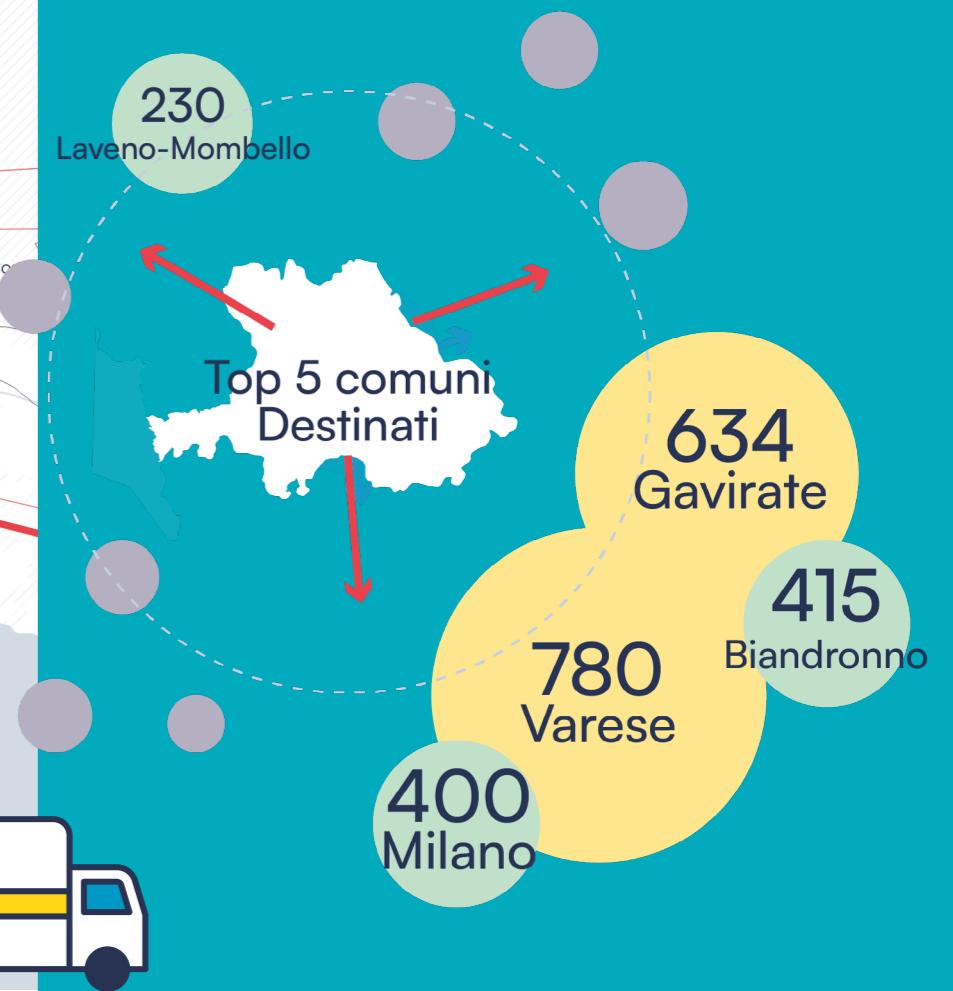
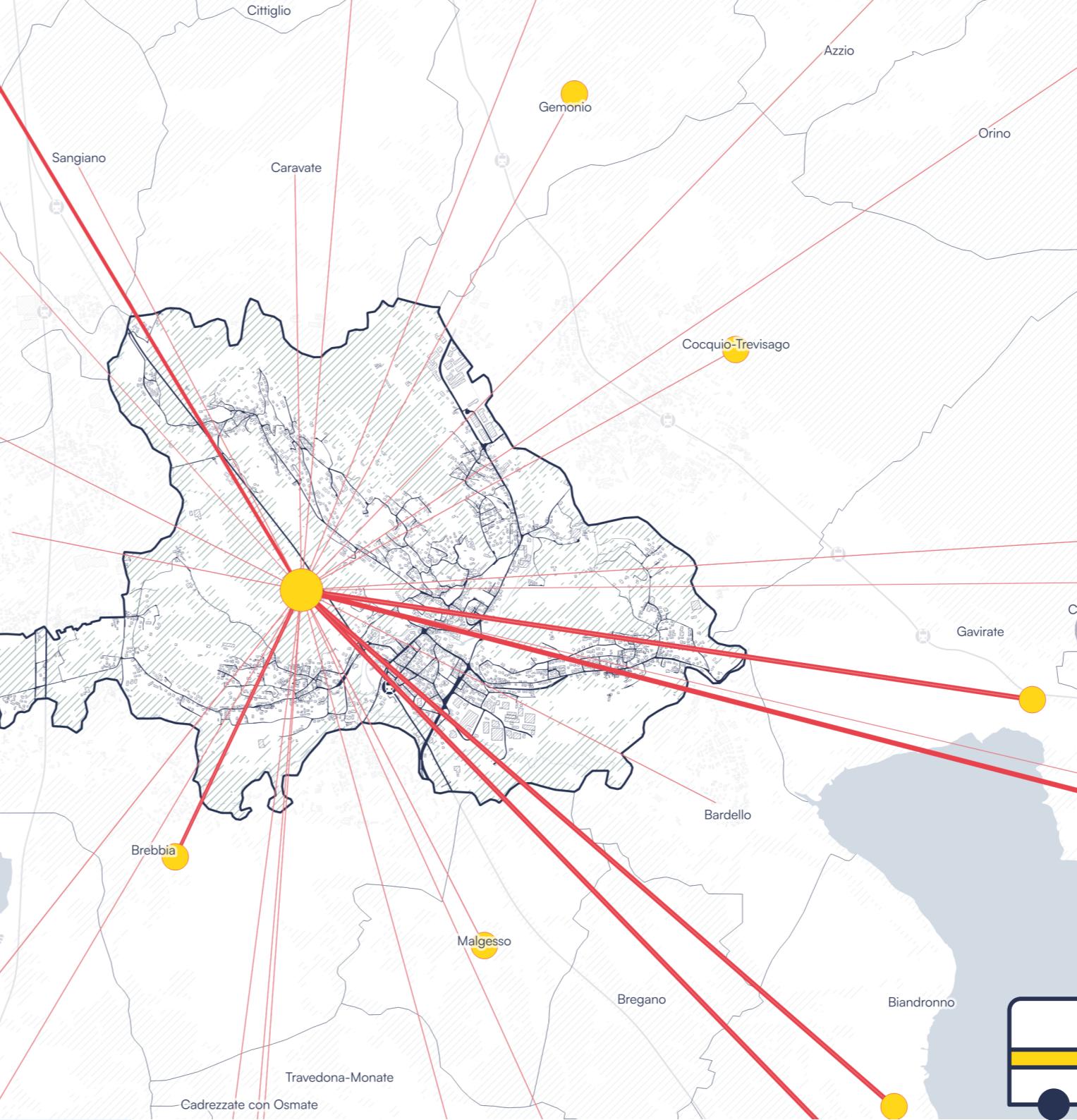
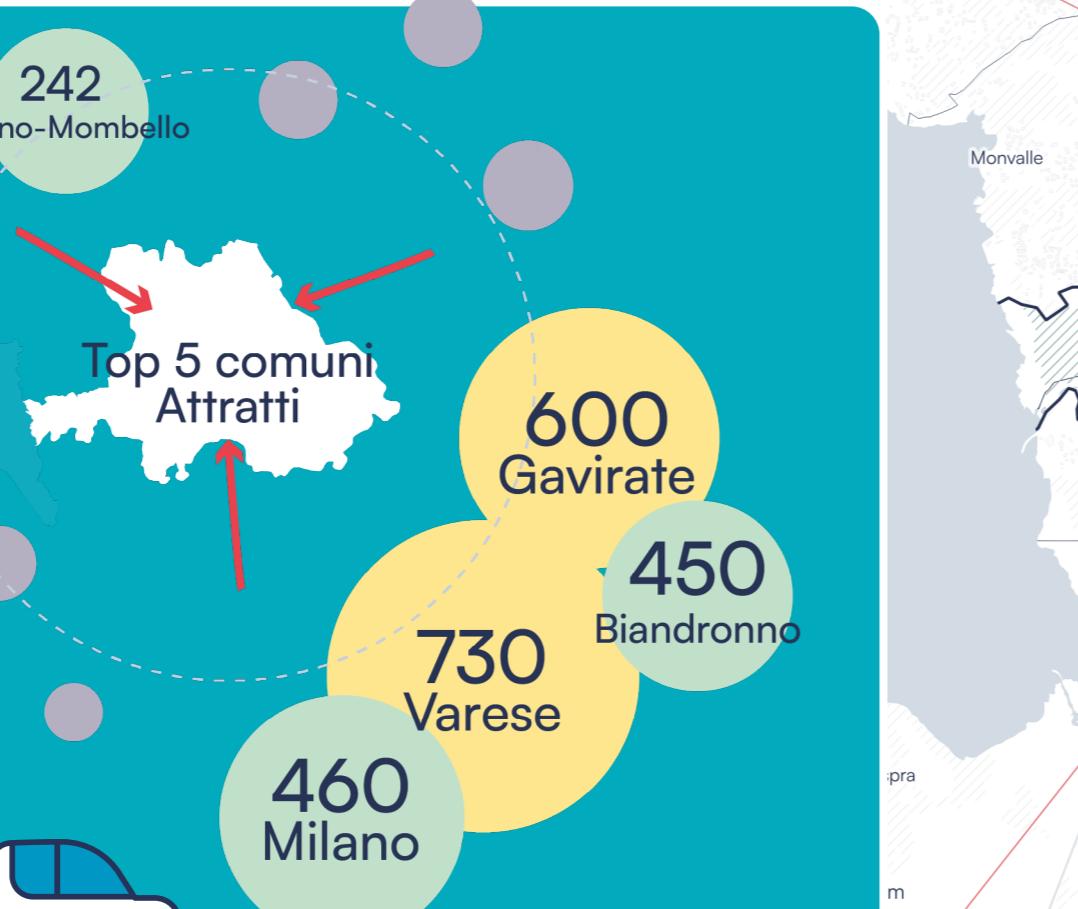
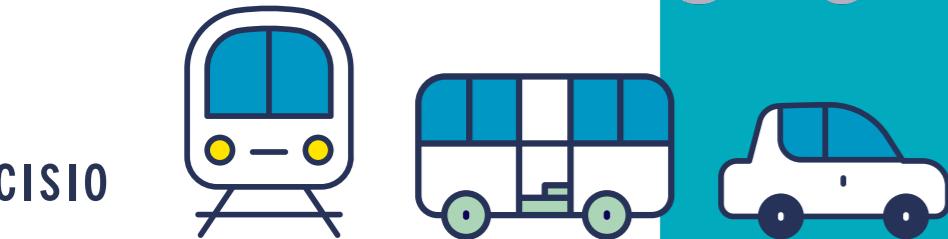
Analizzando gli spostamenti per classi di distanza, si nota come quasi il 40% degli spostamenti avvenga su tragitti molto brevi (0-5 km), mentre il 25% riguarda la fascia 5-10 km. Solo il 25% supera i 25 km, evidenziando un radicamento della mobilità locale. Tuttavia, anche per gli spostamenti entro i 5 km, l'auto rappresenta oltre il 70% del totale suggerendo un uso sistematico dell'auto anche per tragitti brevi.

## Spostamenti giornalieri per modo e distanza



# Gli spostamenti sul territorio

I comuni con maggiori connessioni di mobilità, oltre agli spostamenti interni a Besozzo, sono Varese (circa 1.600 spostamenti totali/giorno, di cui 730 attratti e 780 destinati), Gavirate (circa 1.250 spostamenti totali/giorno, di cui 600 attratti e 634 destinati), Biandronno (circa 860 spostamenti totali/giorno, di cui 450 attratti e 415 destinati) e Milano (circa 860 spostamenti totali/giorno, di cui 460 attratti e 400 destinati). Inoltre, si osserva un bilanciamento tra mobilità generata e attratta, segno di un'interazione dinamica con il territorio circostante.



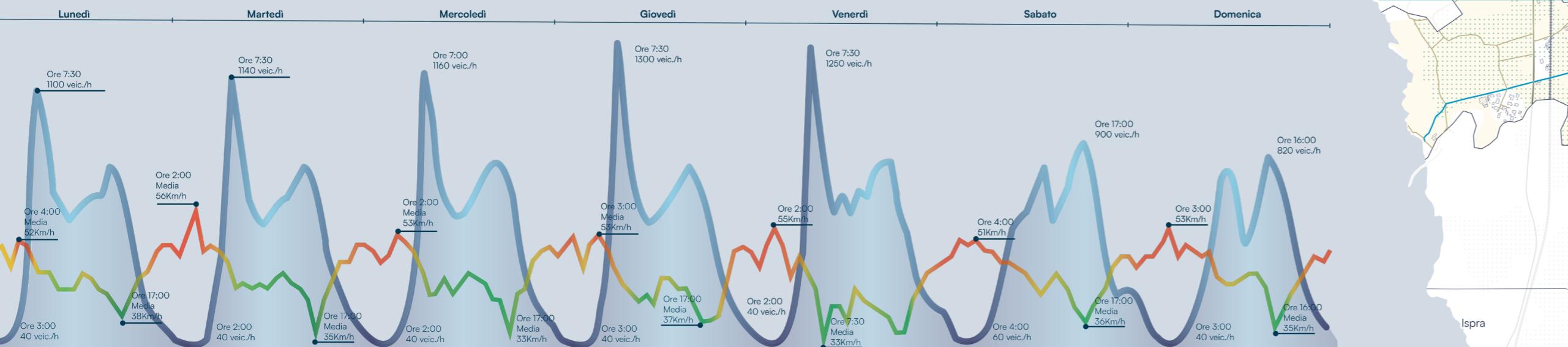
Queste dinamiche evidenziano come la maggior parte degli spostamenti avvenga su brevi distanze e principalmente dai territori confinanti, ma che, nonostante ciò, la maggior parte venga effettuata in auto. Questa dipendenza dall'auto potrebbe essere mitigata con interventi di incentivazione della mobilità sostenibile, ad esempio con percorsi pedonali e ciclabili sicuri, un potenziamento del trasporto pubblico o politiche di riduzione della sosta in centro.

# Viabilità



Il territorio Besozzese si articola in una **maglia stradale di circa 137km totali**, perlopiù di strade locali e sentieri/strade bianche. Lo sviluppo maggiore di spazi viabili si concentra per lo più nell'area centrale dell'abitato ed in particolare nell'area di Besozzo Inferiore.

In totale, risulta **a senso unico di circolazione una percentuale inferiore al 10% della rete stradale** (10,8km su 137), concentrata nell'area di Besozzo inferiore e del centro storico di Besozzo superiore (per via della storicità dell'urbanizzato e la conformazione del terreno che obbliga a spazi di circolazione ridotti e non conformi al transito in contemporanea di due veicoli).

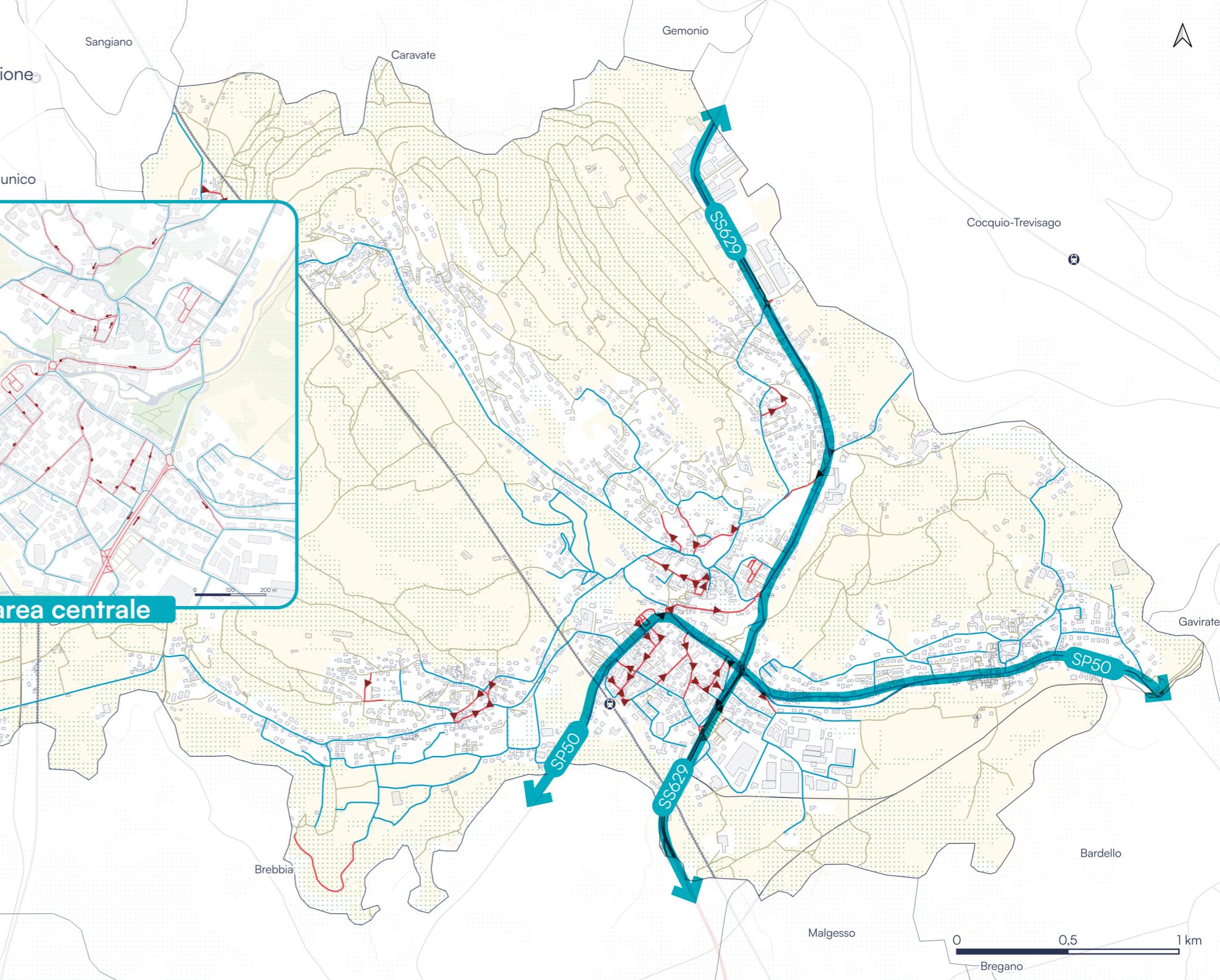


137km

Strade del territorio

Il territorio è attraversato anche da **assi di viabilità primaria**, sui quali si concentrano i flussi veicolari maggiori. Il più rilevante ma anche il più impattante, è certamente la **direttive sud-ovest/nord-est**, della **SS629**, che si caratterizza per essere un'infrastruttura pesante, a doppia corsia veicolare per senso di marcia, che tange l'abitato "dividendolo" fino alla **SP50**, la quale, anch'essa, **attraversa il centro cittadino da ovest a sud-est**, con caratteristiche però meno impattanti, con carreggiata unica, doppio senso di circolazione e flussi minori.

Complessivamente va osservato che la morfologia del territorio **condiziona molto la locazione e la conformazione delle diverse infrastrutture, costruite spesso in epoche storiche in cui la mobilità e dunque le esigenze risultavano differenti**. Ciò comporta spesso la mancanza di spazi adeguati per le diverse utenze, con una saturazione delle carreggiate stradali da parte della componente veicolare ed una scarsa/nulla accessibilità pedonale e ciclabile ai diversi luoghi cittadini e alle frazioni, raggiunte talvolta da una singola arteria stradale priva di marciapiedi o collegamenti ciclistici. Tale elemento dovrà dunque essere un elemento di focus per l'agenda della Mobilità, in quanto criticità rilevante e condizionante.



# Accessibilità pedonale



L'analisi sull'accessibilità pedonale è un aspetto fondamentale per capire la facilità con la quale le persone si possono muovere a piedi all'interno del comune.

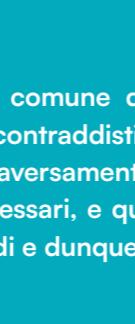
Per stabilire il grado di accessibilità pedonale delle strade di Besozzo sono stati definiti una **serie di indicatori**, in modo tale da poter generare una scala qualitativa basata su differenti valori che vengono attribuiti ad ogni indicatore. La pesatura di questi ha permesso di ottenere una scala compresa tra 0 (elevata criticità) e 2,5 (situazione positiva), producendo così un "semaforo" che, attraverso differenti colorazioni, rendesse immediata la leggibilità dell'accessibilità dei diversi spazi. Nello specifico, gli indicatori osservati per la valutazione sono stati :

1. La **presenza o meno di marciapiede** lungo la via (si/no),
2. La **tipologia** (strutturale/in vernice)
3. L'**ampiezza** di questi (<1,5m, tra 1,5 e 2m, >2m).

Nel complesso il comune di Besozzo presenta una situazione eterogenea. Le caratteristiche territoriali e la storicità dello sviluppo urbanistico di molte parti cittadine limitano infatti l'accessibilità pedonale. In ampie porzioni di territorio, infatti, sono assenti marciapiedi e lo spazio stradale ha una componente esclusivamente veicolare.

Di contro, in alcune aree più pianeggianti e recenti, come in Besozzo Inferiore, l'accessibilità pedonale risulta migliore, anche se con margini di ulteriori migliorie, in particolare lungo la viabilità principale, ove i flussi pedonali andrebbero maggiormente protetti dai mezzi potenzialmente pericolosi.

**DECISIO**



Nel comune di Besozzo la maggior parte degli attraversamenti si contraddistingue per il colore giallo, per un totale di 56 attraversamenti; sono stati individuati 33 nuovi attraversanti necessari, e quindi individuati dal colore rosso, mentre 18 risultano verdi e dunque veloce, intuitivi e pratici per l'utenza.

Oltre alle caratteristiche generali degli spazi pedonali lineari, è stata anche condotta un'**analisi degli attraversamenti pedonali** presenti sulle strade comunali.

Questi sono stati suddivisi in tre categorie: verde, giallo e rosso:

● Il colore verde fa riferimento ad attraversamenti esistenti e con una **buona linearità** rispetto alla **linea di desiderio dell'utenza** (percorso più veloce, intuitivo e pratico);

● Il colore giallo indica invece **attraversamenti esistenti**, ma che **non presentano una buona linearità** rispetto alla linea di desiderio dell'utenza (deviazione dal percorso ideale);

● Il colore rosso va ad indicare **attraversamenti che non sono esistenti, ma necessari** per garantire una buona permeabilità degli spazi.

## Accessibilità pedonale

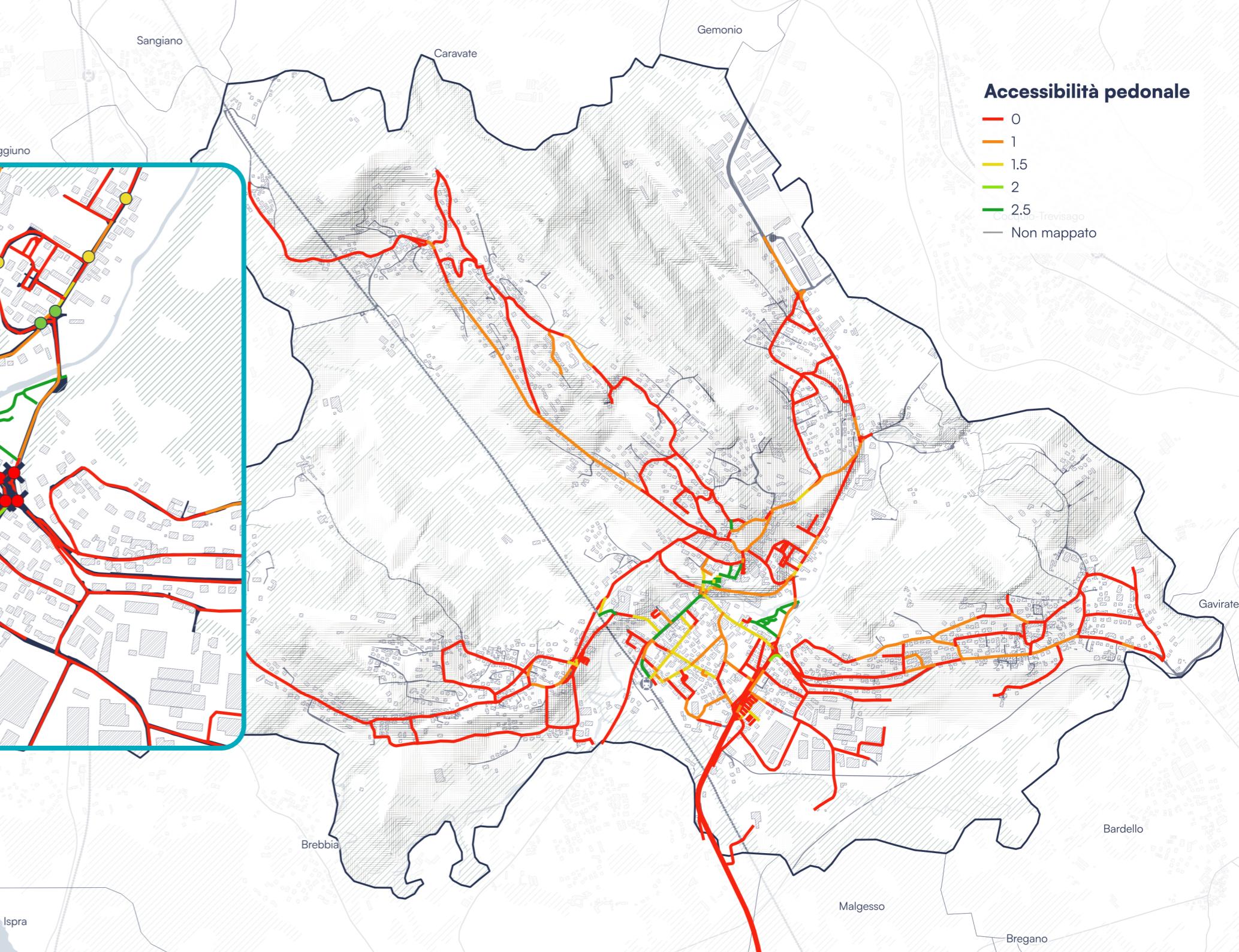
### Attraversamenti pedonali

Non presente

Non lineare

Abbastanza lineare

Lineare



# Offerta di Sosta

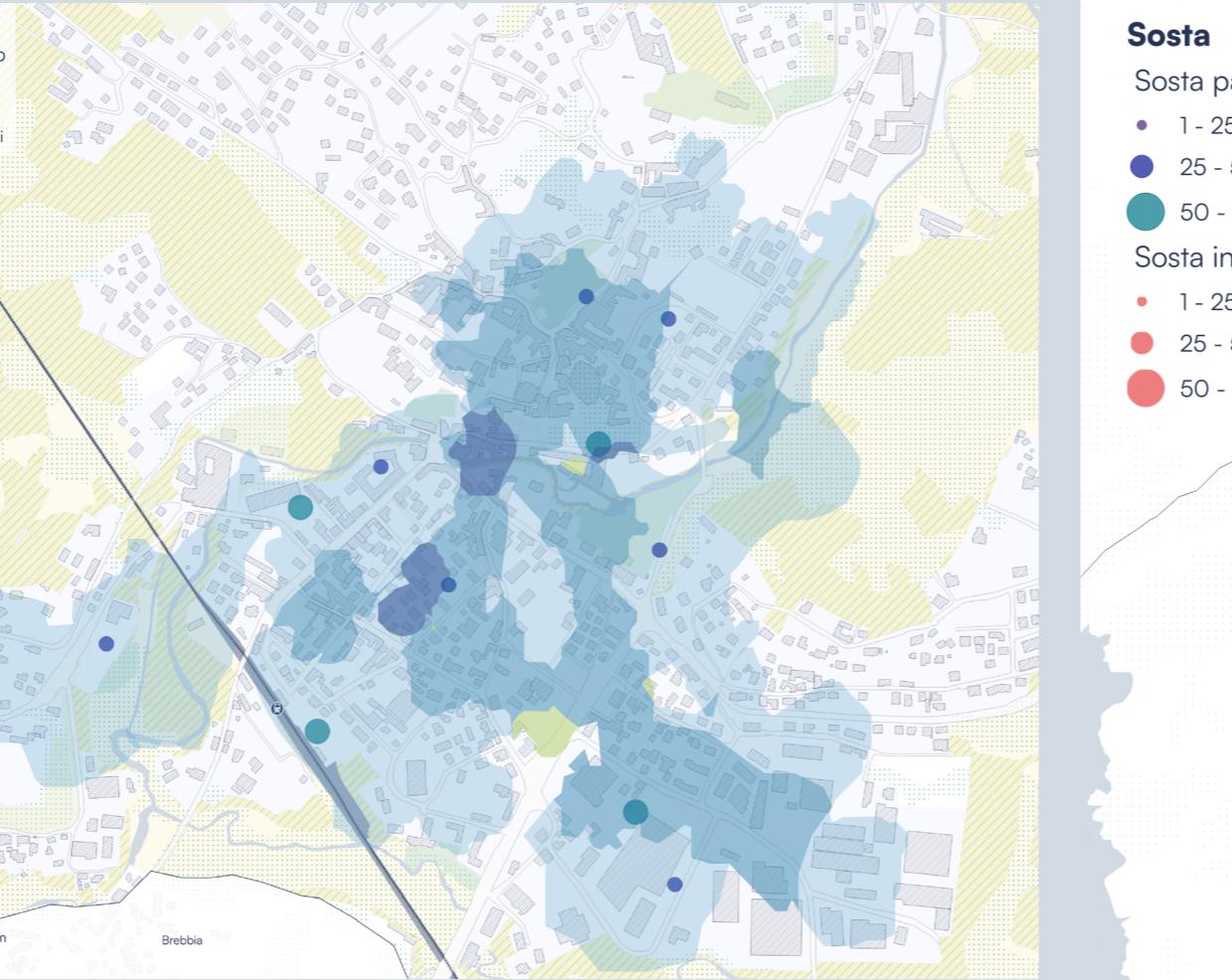


Nel complesso l'offerta di sosta veicolare su strada risulta:

- regolarmente identificata da appositi stalli o in aree definite
- ammontare a circa 1420 stalli auto su tutto il territorio comunale.

Il parcheggio su strada è generalmente **gratuito**, ad eccezione di circa 150 stalli a pagamento lungo l'asse commerciale di Via XXV Aprile, il parcheggio sotterraneo Porrini e in Via Mazzini, i quali generano un introito annuo di circa 45.000€.

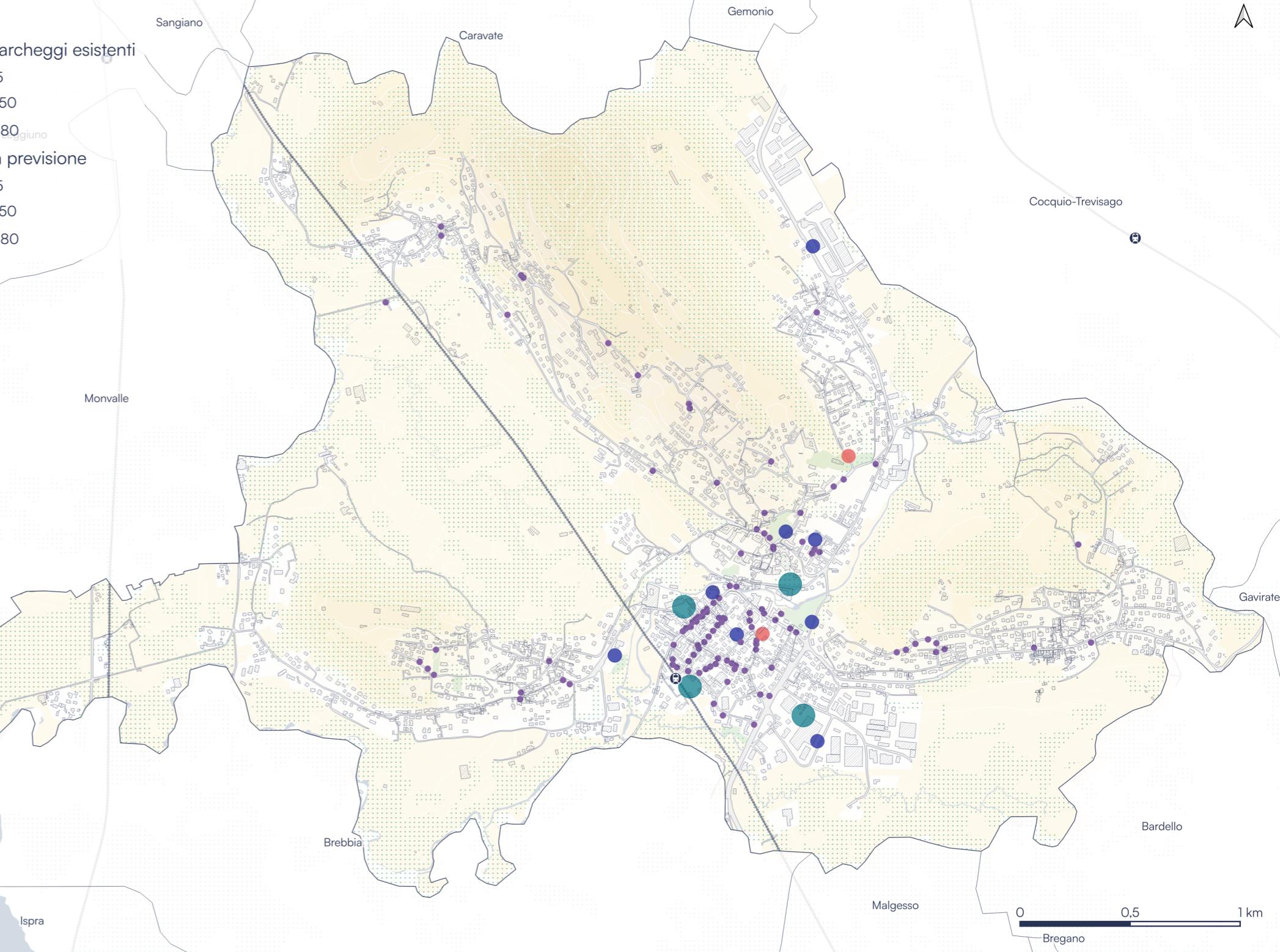
Circa il 47% dell'offerta è localizzata nell'area di Besozzo Inferiore, per un totale di 636 stalli, previsti in ulteriore aumento grazie alla definizione di una nuova area parcheggio nella Via Cesare Battisti e una riqualificazione del parcheggio Duse a ridosso del centro. Tale offerta fa sì che l'accessibilità veicolare all'area centrale e semi centrale di Besozzo sia molto elevata.



Nella mappa di dettaglio è infatti possibile osservare come, tracciando e sovrapponendo delle isocrone dalle principali aree di sosta veicolare, da Besozzo Superiore e Inferiore sia possibile raggiungere almeno un'area di sosta veicolare principale entro 5 minuti di camminata.

Le diverse sfumature di colore azzurro mostrano il numero degli spazi di sosta raggiungibili dalle diverse aree di Besozzo. La gradazione più chiara indica che entro 5 minuti di camminata è raggiungibile almeno un'area parcheggio principale. Con l'intensificarsi del colore aumenta il numero di aree parcheggio raggiungibili entro 5 minuti. Ciò evidenzia come alcune porzioni di territorio siano servite entro un brevissimo raggio a piedi da più di un'area di sosta di media-grande dimensione. Questo dato è particolarmente interessante e utile per una ridefinizione di politiche di sosta future.

DECISIO



# Qualità dello spazio pubblico



Con il fine di sviluppare un'analisi qualitativa dei diversi spazi, è stato implementato un **calcolo di qualità dello spazio pubblico** (semaforo), che ha preso in considerazione differenti indicatori, producendo, attraverso una scala valoriale e pesata, una mappa che identifica attraverso differenti gradazioni di colore la vivibilità delle diverse strade cittadine.

Nello specifico, il calcolo della qualità dello spazio pubblico nel comune di Besozzo è stato individuato tramite l'utilizzo di **cinque indicatori**:



## Spazio stradale

Indica la **ripartizione dello spazio stradale** ossia quanto spazio è riservato ai veicoli 100% / 90-70% / 0-70% / 0% quando esclusivamente pedonale. Questo indicatore ha valutato la ripartizione percentuale delle diverse strade di Besozzo, osservando quanto dello spazio di queste fosse riservato alla componente veicolare. Un ambiente stradale multimodale è uno spazio che permette di essere percorso in sicurezza da tutti e che permette anche di scegliere mezzi alternativi all'auto privata con maggiore facilità, soprattutto per brevi spostamenti.



## Percezione di sicurezza

Percezione di sicurezza suddivisa in buona, media e bassa. Questo indicatore valuta la **percezione** che l'utenza vulnerabile ha dello spazio in rapporto alla condivisione forzata o meno degli spazi stradali. Ambiti con una **elevata componente veicolare**, in cui non sono presenti marciapiedi, piste ciclabili o moderazione efficace delle **velocità veicolari** o elementi che mitighino la presenza del traffico, sono solitamente percepiti come ambiti poco sicuri e poco piacevoli, da cui allontanarsi, producendo una serie di effetti negativi sulla qualità urbana.

Fotografie di Besozzo



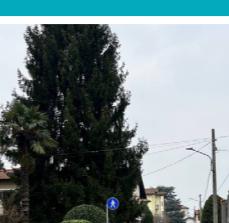
## Materiale della pavimentazione

Il materiale della pavimentazione (se asfalto o altro tipo di pavimentazione). L'asfalto è un materiale molto duttile, ma anche impattante sull'ambiente urbano. Questo contribuisce ad esempio alla impermeabilizzazione del suolo o all'accumulo di calore durante i mesi estivi, diversamente, materiali differenti hanno differenti benefici, oltre che migliore resa estetica.



## Presenza di verde pubblico

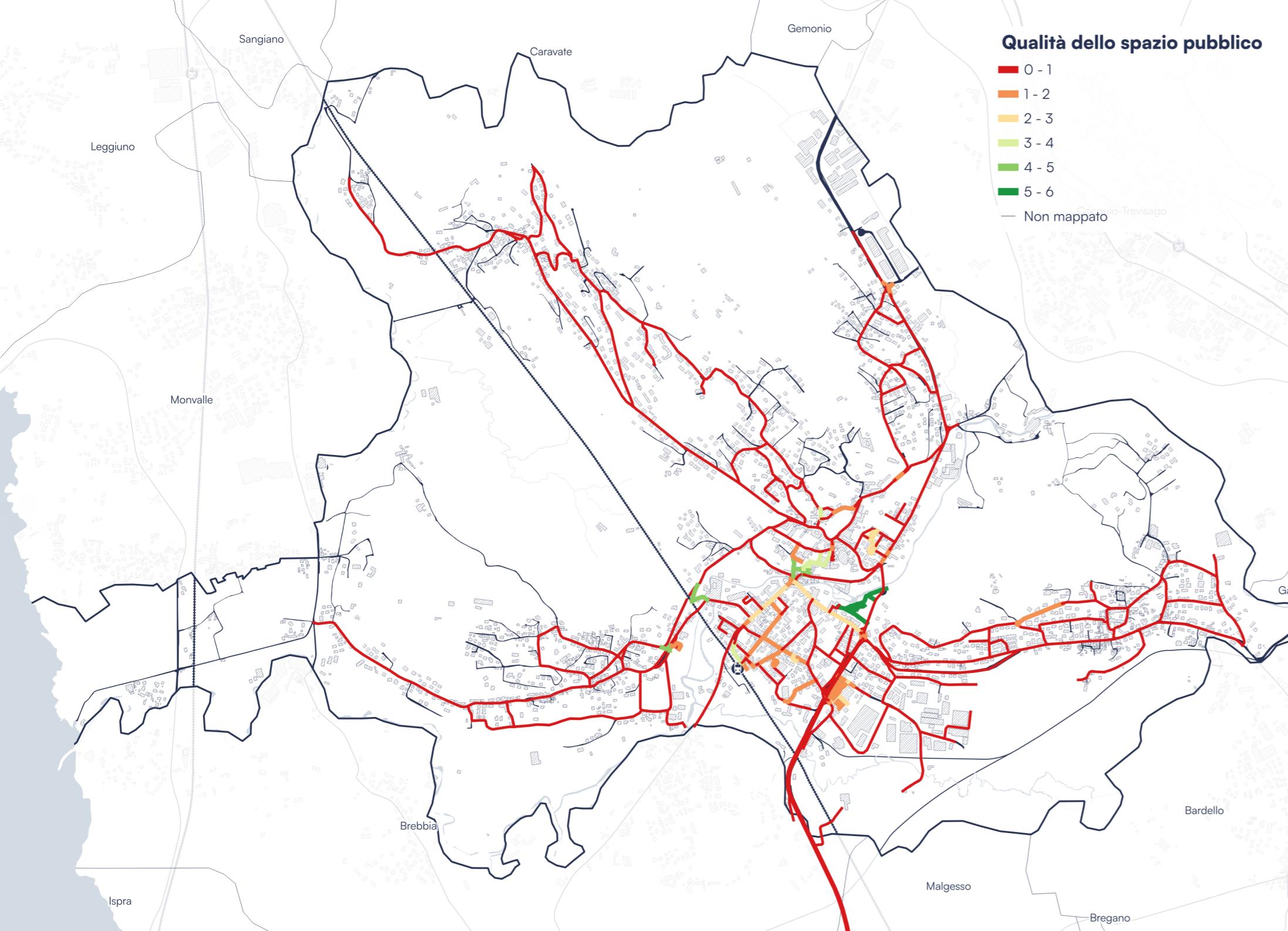
La presenza di verde pubblico (si/no/da migliorare). Il verde contribuisce attivamente a definire spazi esteticamente più gradevoli, ma ha anche e soprattutto una molteplicità di funzioni, come ad esempio la **regolazione della temperatura** degli ambienti urbani in estate, il **favorire una naturale moderazione delle velocità del traffico veicolare** ed efficace sistema diffuso di **raccolta e incameramento dell'acqua piovana**, supportando le reti idriche durante fenomeni atmosferici rilevanti.



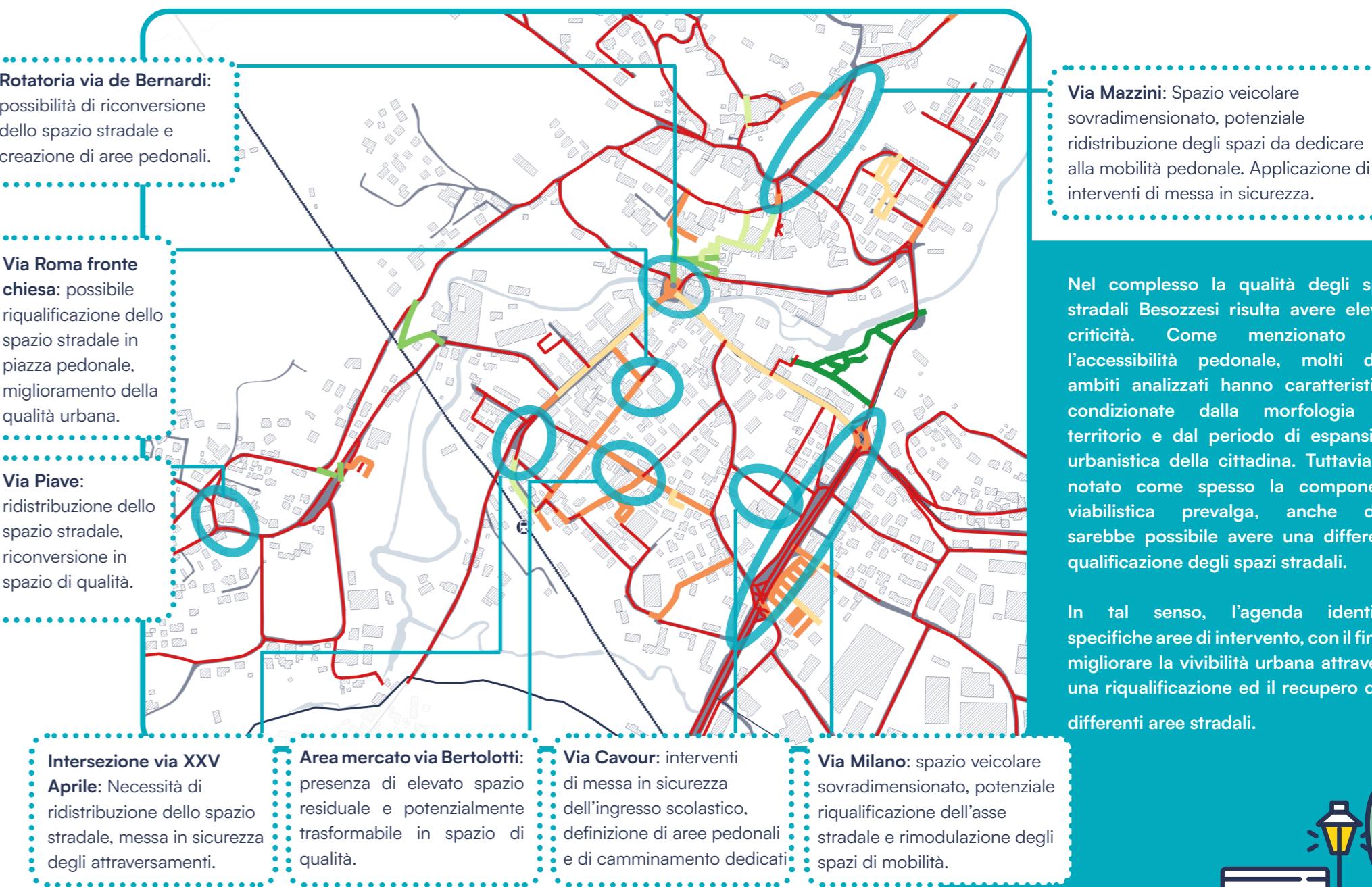
## Presenza di arredo pubblico

La presenza di arredo urbano (si/no). L'arredo urbano "attiva" i differenti luoghi, arrivando, talvolta, a decretarne l'attrattività. Uno spazio bello, ma privo di arredi, sedute, giochi e altre utilità, ha una fruibilità ridotta e dunque sarà poco vissuto dalla popolazione.

Questi cinque indicatori sono stati pesati e da questa operazione è stata generata una scala che va da 0 a 8 dove lo zero rappresenta le strade in cui la qualità dello spazio pubblico è bassa mentre 8 rappresenta le strade in cui la qualità dello spazio pubblico è migliore.



## Individuazione di possibili aree da riqualificare

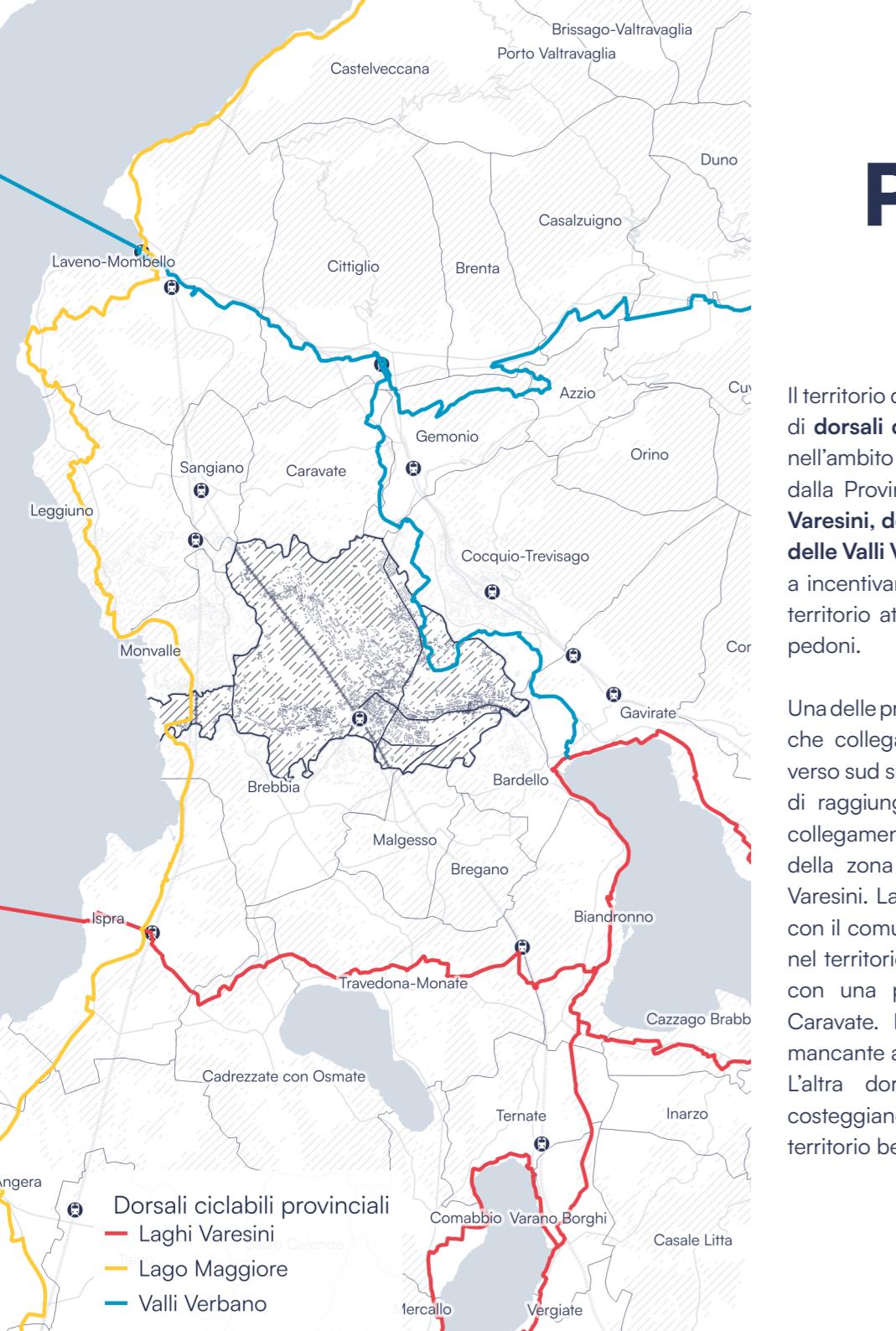


**DECISIO**



Nel complesso la qualità degli spazi stradali Besozzesi risulta avere elevate criticità. Come menzionato per l'accessibilità pedonale, molti degli ambiti analizzati hanno caratteristiche condizionate dalla morfologia del territorio e dal periodo di espansione urbanistica della cittadina. Tuttavia, va notato come spesso la componente viabilistica prevalga, anche dove sarebbe possibile avere una differente qualificazione degli spazi stradali.

In tal senso, l'agenda identifica specifiche aree di intervento, con il fine di migliorare la vivibilità urbana attraverso una riqualificazione ed il recupero delle differenti aree stradali.



# Percorsi ciclopedonali



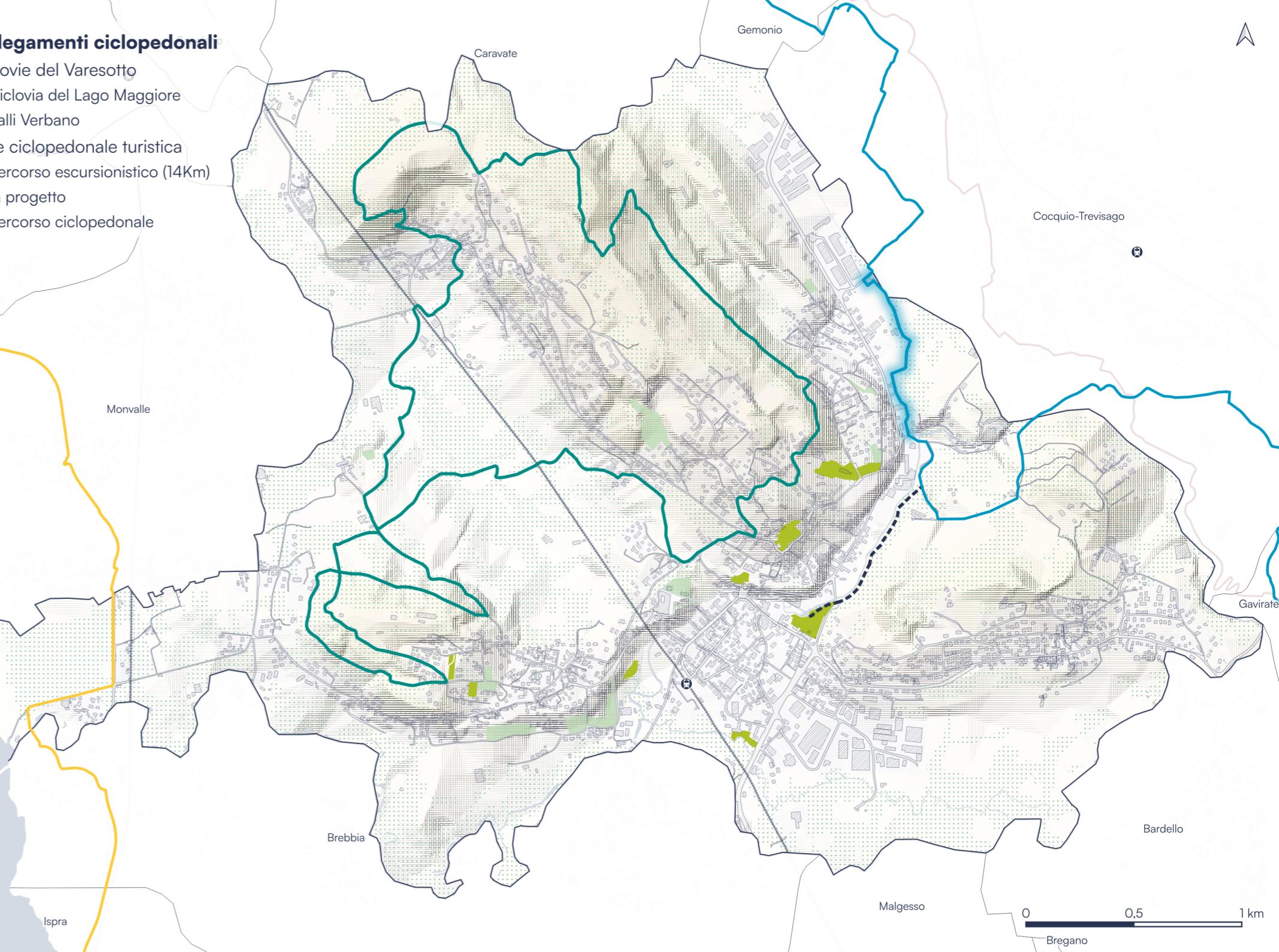
Il territorio di Besozzo è interessato dal passaggio di **dorsali ciclopedonali provinciali**, sviluppate nell'ambito della strategia “bike&walk” promossa dalla Provincia di Varese: la **dorsale dei laghi Varesini, del Lago Maggiore e il collegamento delle Valli Verbano**. Queste infrastrutture mirano a incentivare la mobilità leggera e a collegare il territorio attraverso percorsi dedicati a ciclisti e pedoni.

Una delle principali dorsali è la pista ciclopedonale che collega Besozzo a Gavirate, estendendosi verso sud su un percorso misto. Il tratto permette di raggiungere il lago di Varese, offrendo un collegamento diretto con le attrazioni naturali della zona e l'anello ciclopedonale dei Laghi Varesini. La stessa dorsale, a partire dal confine con il comune di Besozzo si sviluppa verso nord nel territorio di Cocquio Trevisago consentendo con una pista ciclopedonale di raggiungere Caravate. Il Comune sta realizzando il tratto mancante all'interno del territorio.

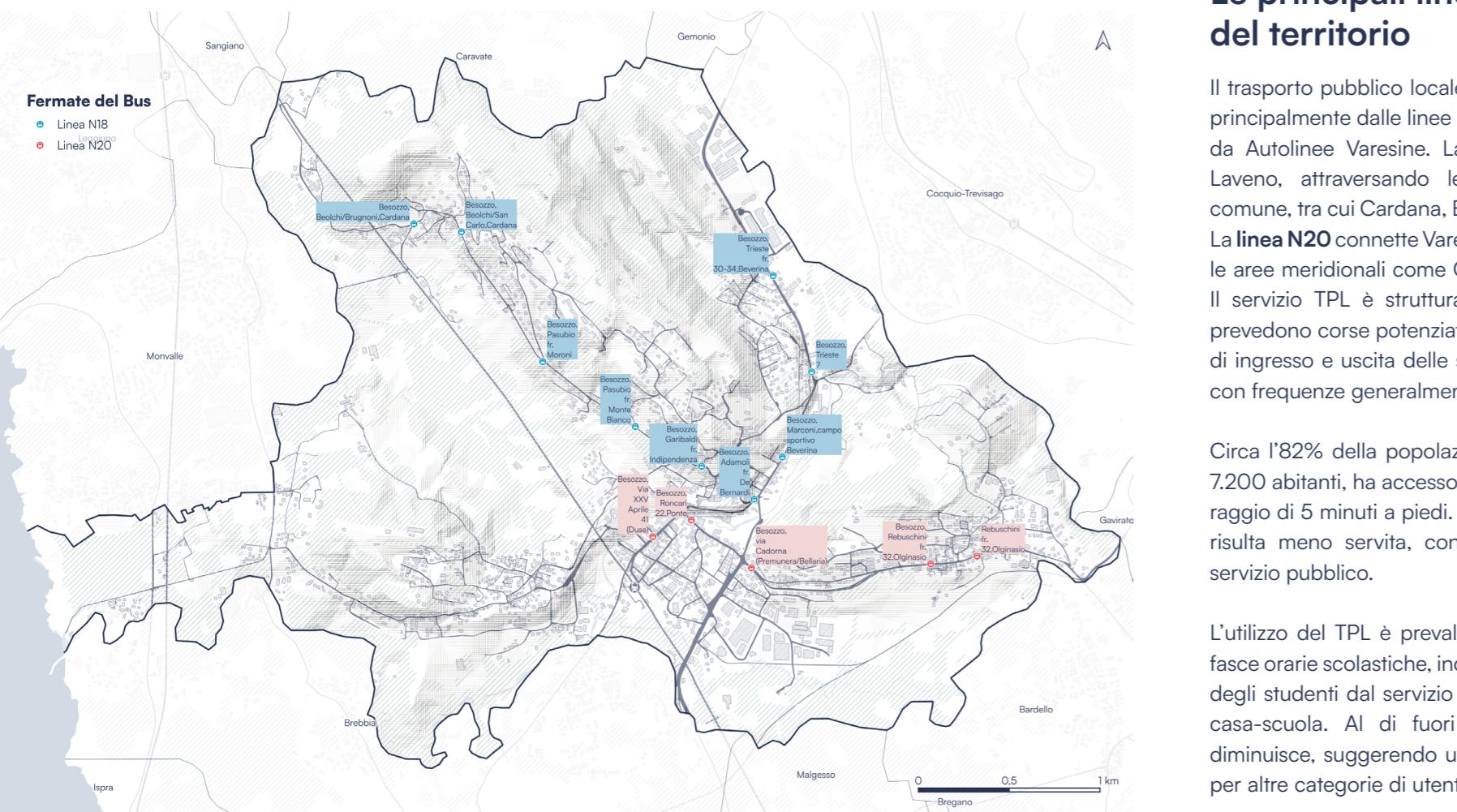
L'altra dorsale si snoda da nord a sud costeggiando il Lago Maggiore intersecando il territorio besozzese in località Bozza di Bogno.



I collegamenti ciclopedonali rappresentano un passo verso la creazione di una rete integrata di mobilità sostenibile, migliorando l'accessibilità e promuovendo il turismo locale attraverso percorsi sicuri e immersi nel verde.



# Il sistema di Trasporto pubblico locale



DECISIO

## Le principali linee di trasporto del territorio

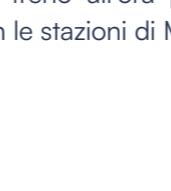
Il trasporto pubblico locale (TPL) a Besozzo è garantito principalmente dalle linee di autobus N18 e N20, gestite da Autolinee Varesine. La **linea N18** collega Ispra a Laveno, attraversando le frazioni settentrionali del comune, tra cui Cardana, Besozzo Superiore e Beverina. La **linea N20** connette Varese a Sesto Calende, servendo le aree meridionali come Olginate e Besozzo Inferiore. Il servizio TPL è strutturato con orari scolastici, che prevedono corse potenziate in coincidenza con gli orari di ingresso e uscita delle scuole, e orari non scolastici, con frequenze generalmente orarie.

Circa l'82% della popolazione di Besozzo, pari a oltre 7.200 abitanti, ha accesso alle fermate del TPL entro un raggio di 5 minuti a piedi. Tuttavia, la frazione di Bogno risulta meno servita, con una copertura limitata del servizio pubblico.

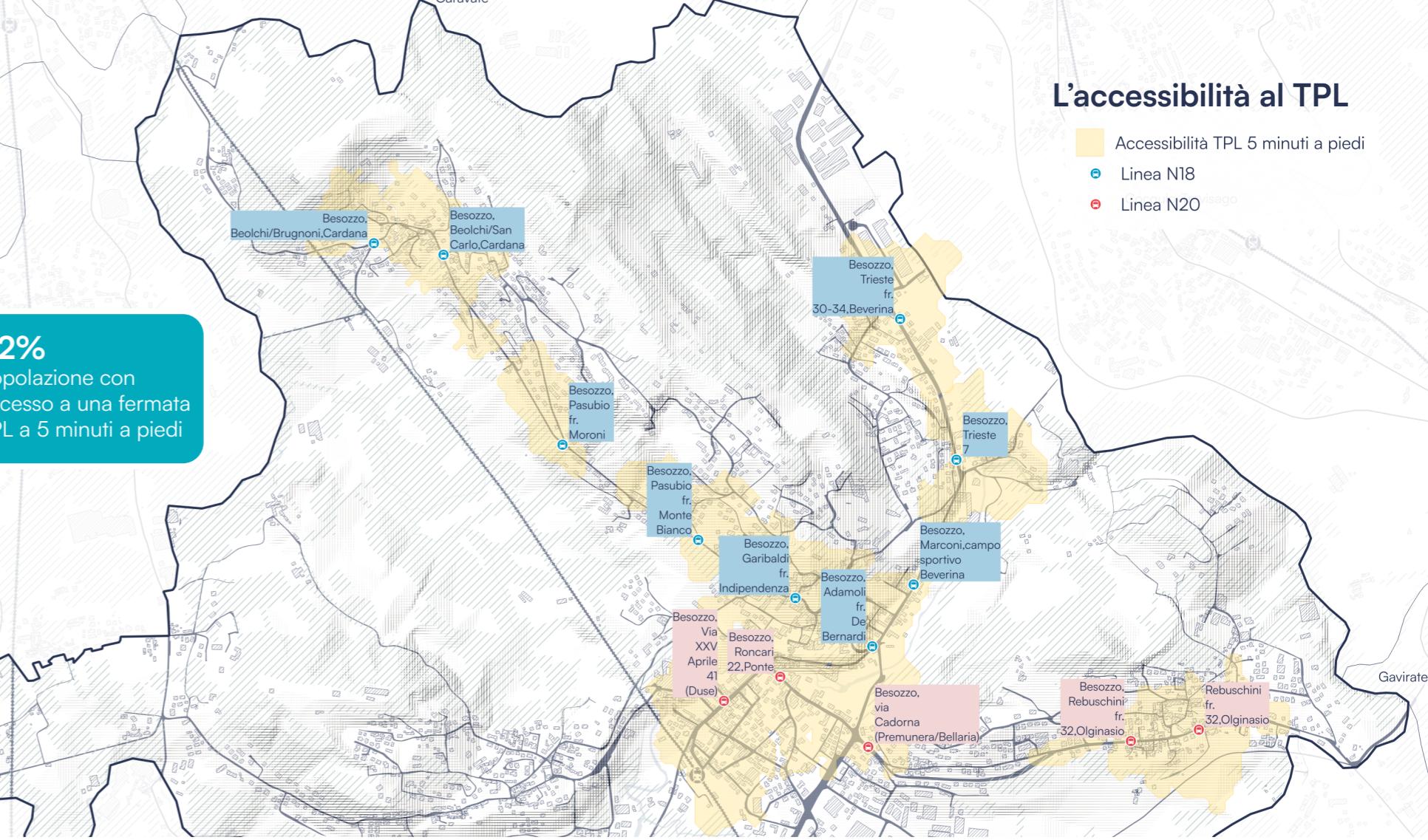
L'utilizzo del TPL è prevalentemente concentrato nelle fasce orarie scolastiche, indicando una forte dipendenza degli studenti dal servizio pubblico per gli spostamenti casa-scuola. Al di fuori di questi orari, l'affluenza diminuisce, suggerendo una minore attrattività del TPL per altre categorie di utenti.



40



41



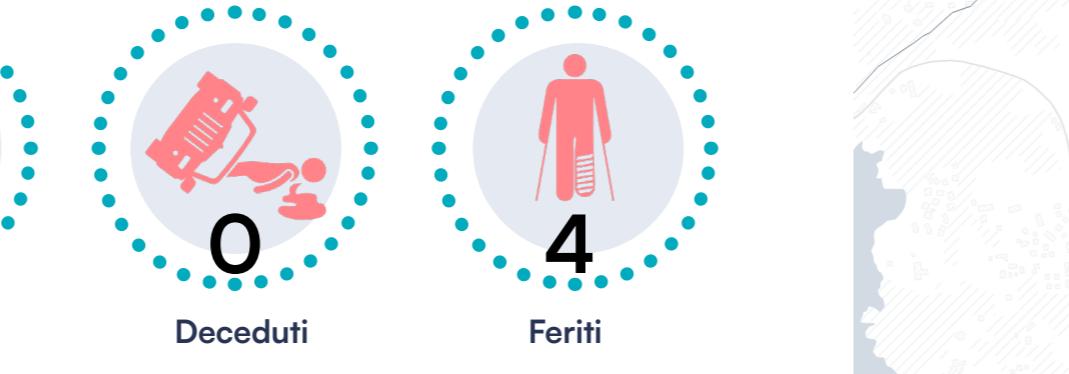
La **stazione ferroviaria** di Besozzo è situata lungo la linea Luino-Milano Porta Garibaldi ed è servita dalla linea S30 della rete celere del Canton Ticino, operata da TiLo, con treni in direzione di Luino e della Svizzera ogni due ore. Questi servizi si alternano con i treni regionali Luino-Gallarate, gestiti da Trenord, anch'essi con frequenza bioraria. Complessivamente, la stazione è servita da un treno all'ora per direzione, garantendo principalmente i collegamenti con le stazioni di Milano Porta Garibaldi, Gallarate e Luino.



# Incidentalità

tema dell'incidentalità nel comune di Besozzo non presenta criticità particolari e mostra un andamento in miglioramento tra il 2019 e il 2022, passando da 18 a 4 incidenti con feriti. Nel 2022 non si è verificato nessun incidente mortale.

livello territoriale l'incidentalità si concentra principalmente lungo via XXV Aprile. Questo potrebbe essere dovuto alle caratteristiche dell'infrastruttura che, da strada intercomunale, si trasforma in un contesto urbano con attività commerciali e alta presenza di pedoni. In questo senso il progetto di riqualificazione della via, con la definizione della geometria stradale, la riorganizzazione e degli spazi di mobilità, degli attraversamenti pedonali e degli stalli della sosta, potrebbe generare un impatto positivo sulla velocità dei veicoli e sulla gravità degli incidenti.

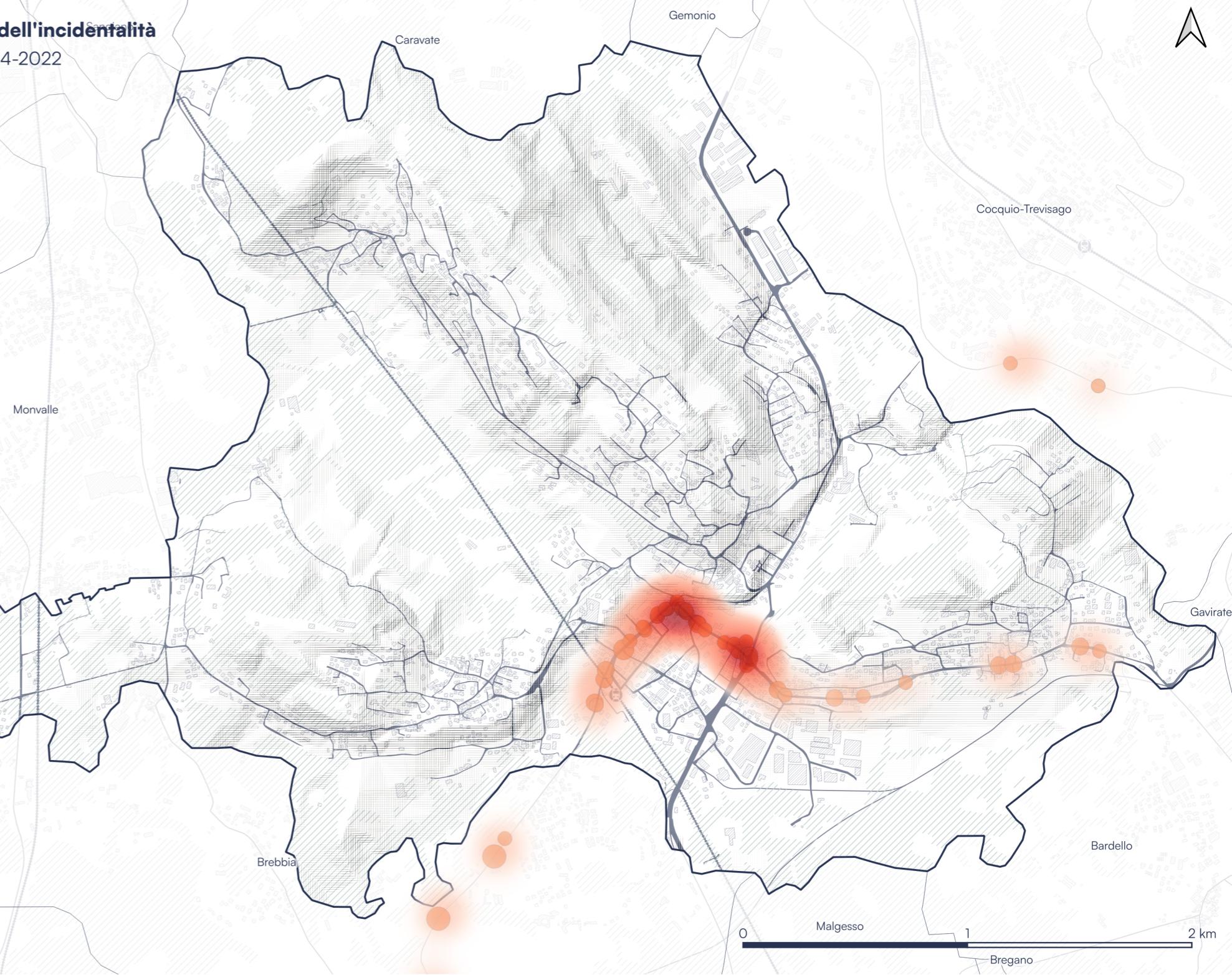


gli indicatori chiave per valutare  
à sul territorio e rappresenta un  
entare interventi di trasformazione  
le condizioni di sicurezza stradale  
gere gli utenti vulnerabili, come  
e tutelare le fasce più fragili della  
i, bambini e persone con disabilità.  
o essere particolarmente rilevanti in  
di sanitari, residenze per anziani e,  
ritici della rete viaria, come incroci  
ti pedonali a rischio.

# **cidentalità**

2

- 

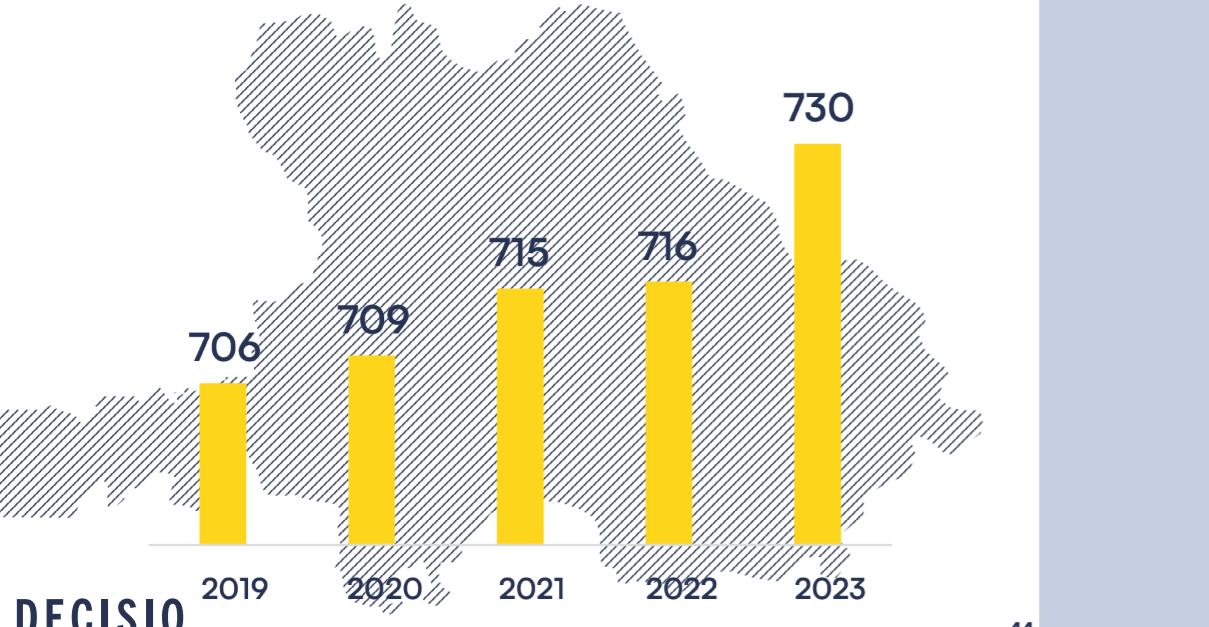


# Tasso motorizzazione

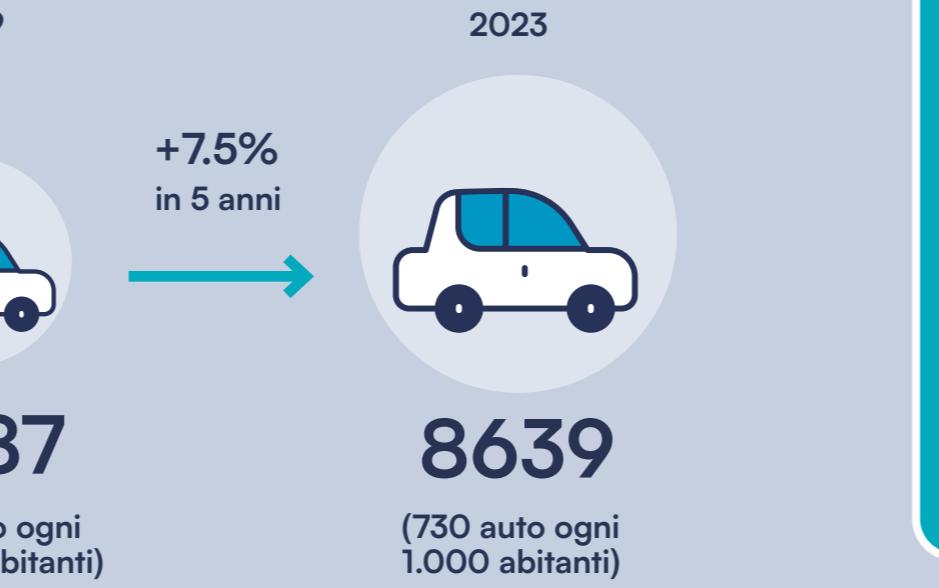


Il tasso di motorizzazione misura il possesso di veicoli da parte dei residenti ed è un indicatore della dipendenza dall'automobile sul territorio. Nel 2023, Besozzo registrava un tasso di 730 auto ogni mille abitanti, un valore superiore alla media nazionale (694), regionale (637) e provinciale (689). Questo dato si traduce in circa 1,7 auto per famiglia, evidenziando una forte propensione all'uso del mezzo privato.

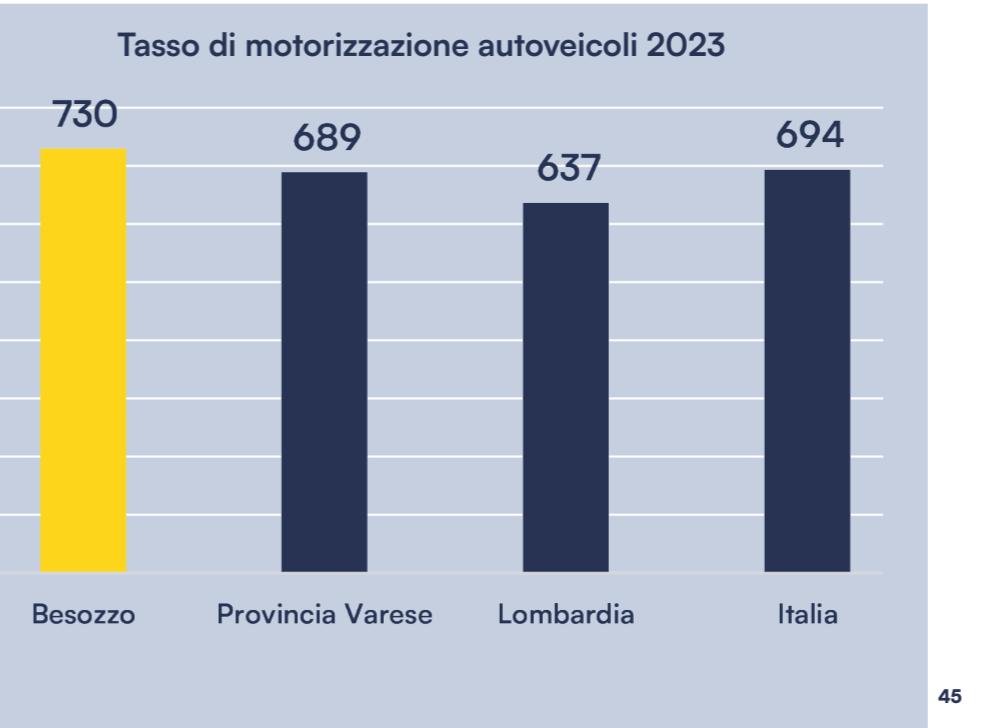
Tasso motorizzazione autoveicoli a Besozzo



44



L'analisi storica mostra un costante incremento del tasso di motorizzazione tra il 2019 e il 2023, con un aumento da circa 700 a 730 auto ogni mille abitanti. In valori assoluti, il numero di veicoli sul territorio è passato da 7.980 a oltre 8.600 unità nello stesso periodo. Questo fenomeno, comune a molte realtà italiane di dimensioni simili, riflette una scarsa alternativa al trasporto pubblico e una tendenza consolidata alla mobilità privata.



45





# Le interviste all'amministrazione

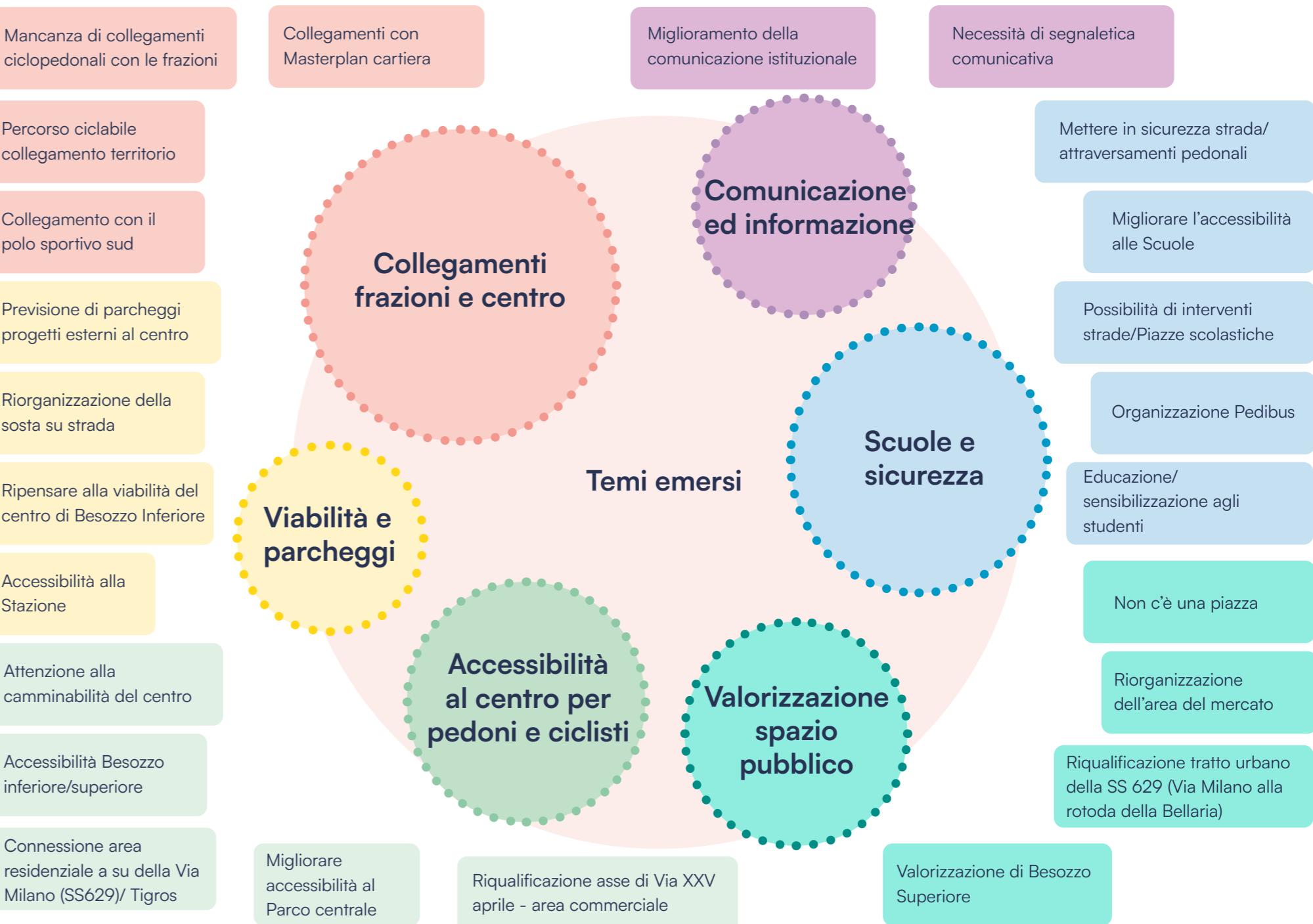
## L'attività di intervista

Le interviste con l'amministrazione comunale si sono svolte il 17 febbraio durante la fase di sopralluogo. Esse hanno avuto l'obiettivo di raccogliere una visione strategica della mobilità a Besozzo, approfondendo sia gli interventi già realizzati e in corso, sia le prospettive future. Inoltre questa fase è stata fondamentale non solo per fare il punto sulle azioni intraprese, ma anche individuare criticità ed esigenze in una prospettiva più ampia. Le interviste si sono svolte in due momenti distinti: al mattino con i tecnici, focalizzandosi su mobilità e infrastrutture, e al pomeriggio con la parte politica, tra cui il sindaco, alcuni assessori e consiglieri. Oltre agli aspetti progettuali specifici, le domande hanno riguardato il funzionamento attuale della mobilità, i punti di forza e le criticità del sistema, gli ostacoli alla mobilità sostenibile e la distribuzione degli spazi pubblici. È stato inoltre chiesto di immaginare come potrebbero evolversi gli spostamenti a Besozzo nel lungo periodo.

Le domande, oltre a toccare aspetti specifici relativi alle progettualità in corso, hanno riguardato temi più generali, come la percezione della mobilità a Besozzo, i suoi punti di forza e le criticità, gli ostacoli principali alla mobilità sostenibile e l'equità nella distribuzione degli spazi tra le diverse forme di spostamento. È stato inoltre chiesto di immaginare come

potrebbe evolversi la mobilità della città nel lungo termine, sia per gli spostamenti interni che per quelli in ingresso e uscita dal territorio.

Dall'analisi delle risposte sono emersi alcuni temi centrali, che rappresentano le principali aree di attenzione per il futuro: il miglioramento dei collegamenti tra le frazioni e il centro, la gestione della viabilità e dei parcheggi, l'accessibilità per pedoni e ciclisti, la valorizzazione dello spazio pubblico, la sicurezza stradale in prossimità delle scuole e, infine, la necessità di una comunicazione più efficace e strutturata sui temi della mobilità. Questi elementi costituiscono la base per l'individuazione di ambiti di azione concreti e per la definizione delle strategie operative da adottare.





# Il questionario alla cittadinanza



Il Questionario aperto alla cittadinanza ha avuto l'obiettivo non tanto di fornire una base statistica per descrivere la mobilità del territorio, ma piuttosto quella di raccogliere informazioni riguardanti le abitudini di mobilità sul territorio, ma anche giudizi sull'offerta di mobilità presente a Besozzo in particolare sulla facilità di utilizzo e sulla sicurezza percepita dagli utenti. Inoltre è stato chiesto esplicitamente anche la valutazione di possibili interventi di riqualificazione sul territorio per favorire pedoni e ciclisti. Questi contributi aiutano a definire in maniera più chiara per l'amministrazione le problematiche e gli ambiti di criticità sul territorio e sono anch'essi fondamentali nel stabilire strategie ed azioni per l'Agenda.

Il questionario è stato aperto tramite comunicazione ufficiale sul sito del comune il 5 marzo 2025, ed è stato chiuso dopo un mese il 31 marzo 2025. Il questionario ha ricevuto una ottima partecipazione da parte dei cittadini, con 183 risposte, pari al 2% della popolazione residente.

**DECISIO**

## Chi ha risposto?

**183**  
Risposte

**2%**  
della popolazione

**81** 100 2

\*non  
specificato



**133**  
36 - 65 anni

**28**  
>65 anni

**21**  
18 - 35 anni

**1**  
<18 anni



La maggior parte dei rispondenti al questionario, circa il 90% è residente a Besozzo, con una prevalenza dalle frazioni di Besozzo Superiore, Bogno e Olginate. Il genere dei rispondenti è abbastanza bilanciato, con una leggera prevalenza femminile, mentre oltre il 70% dei rispondenti ha tra i 36 e i 65 anni, il 15% ha oltre i 65 anni, rispecchiando grossomodo la distribuzione per età della popolazione residente.

## Chi ha risposto?

**183**  
Risposte

**2%**  
della popolazione

**81** 100 2

\*non  
specificato

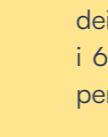


**133**  
36 - 65 anni

**28**  
>65 anni

**21**  
18 - 35 anni

**1**  
<18 anni



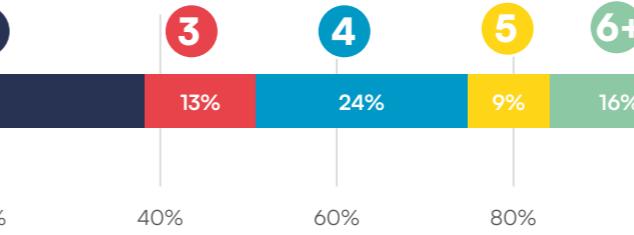
# Spostamenti



Circa il 40% dei rispondenti dichiara di non fare più di 2 spostamenti al giorno, mentre un rispondente su 4 fa almeno 5 spostamenti giorno, rivelando una grande variabilità nel tasso di mobilità della popolazione. Per quanto riguarda l'utilizzo dei mezzi di trasporto si individua una grossa prevalenza dell'automobile, per circa l'80% degli spostamenti, soprattutto se utilizzata per fare acquisti, ma anche per il tempo libero, mentre in misura minore se utilizzata per studio lavoro.

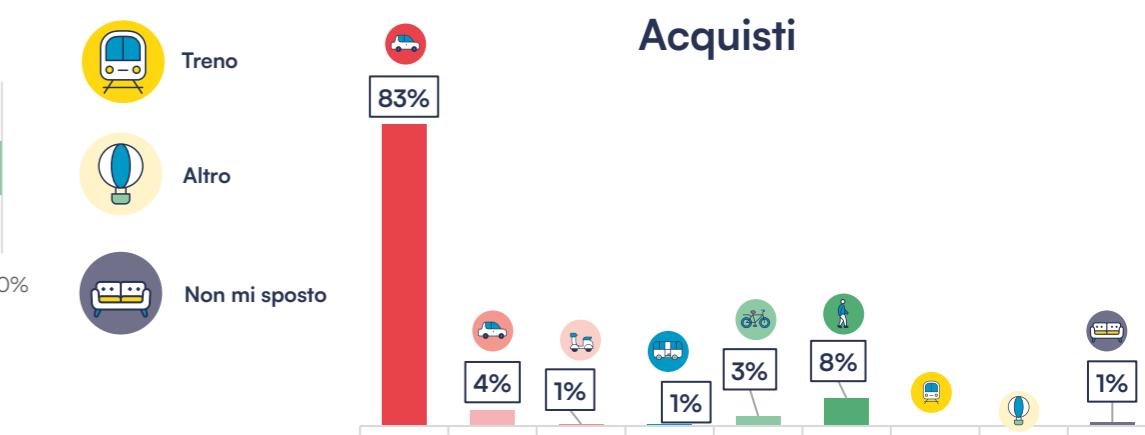
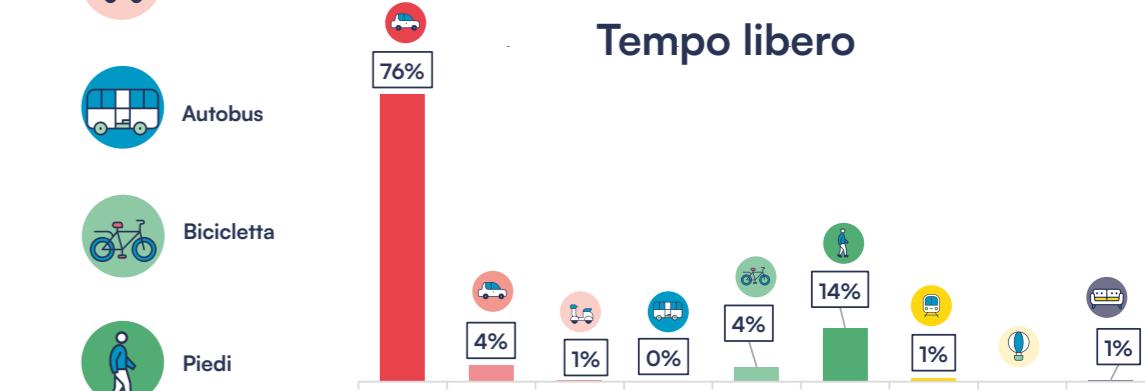
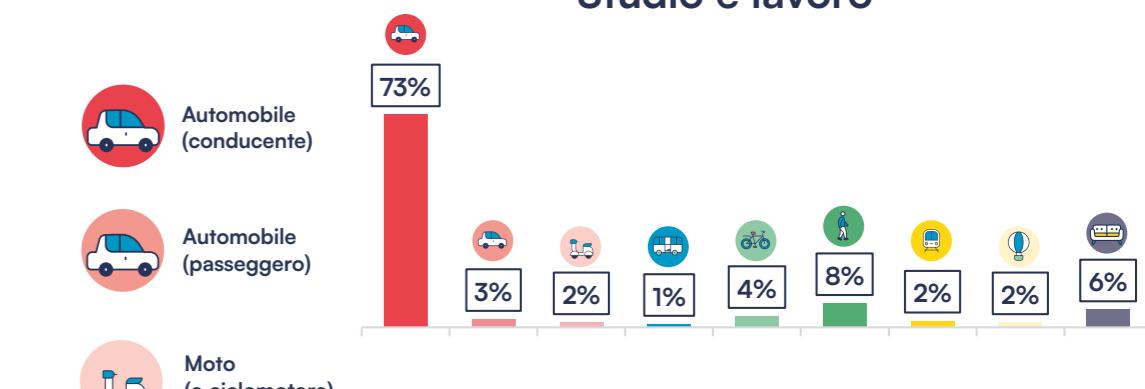
Per quanto riguarda il secondo mezzo prevalente si sottolinea la camminabilità, che si attesta intorno al 8-10% del totale, mentre per la componente studio lavoro, il 6% della popolazione non si sposta affatto. L'utilizzo della bicicletta si attesta intorno al 4% degli spostamenti, mentre il mezzo pubblico viene utilizzato in maniera molto marginale.

## Spostamenti al giorno



**DECISIO**

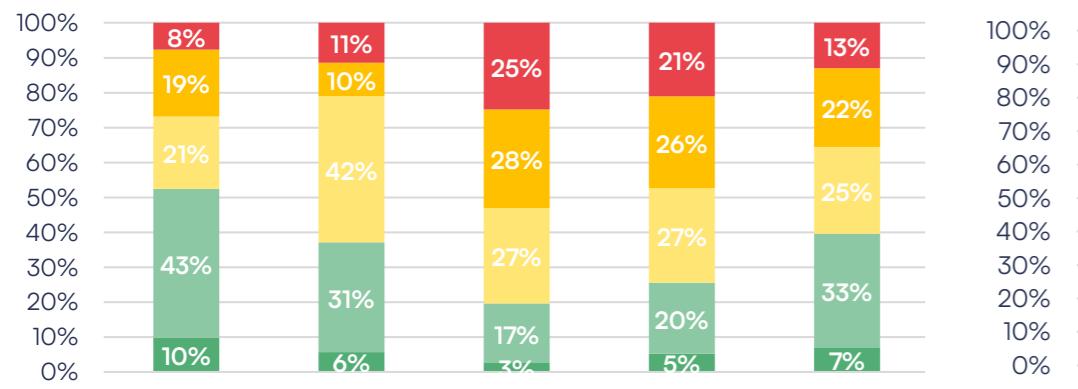
49



# Impressioni sull'utilizzo dei mezzi



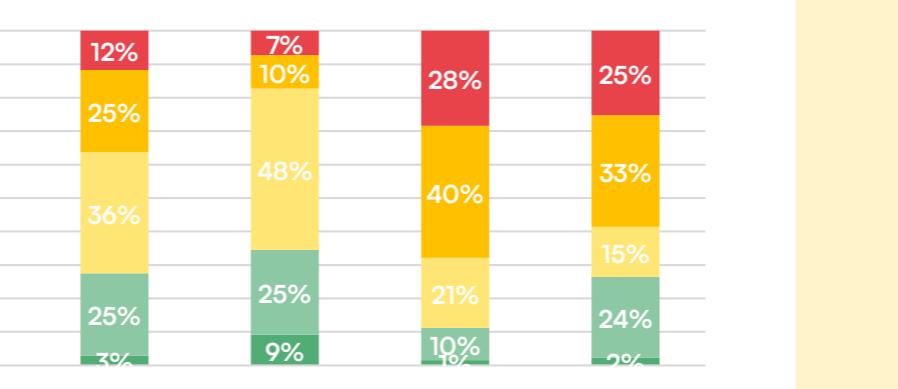
**Facilità di spostamento**



Molto  
comodo  
Comodo  
Indifferente  
Scomodo  
Molto  
scomodo



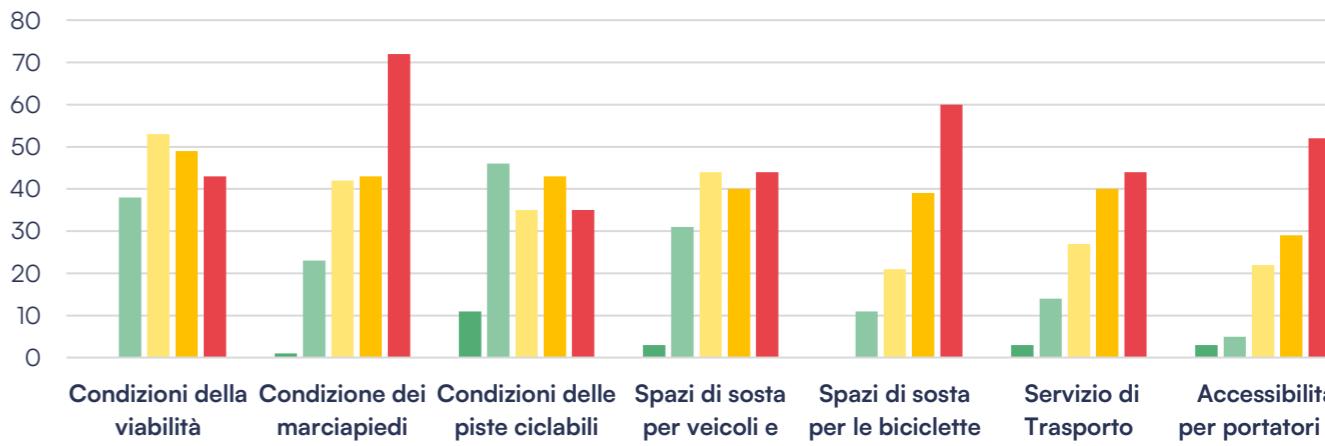
**Sicurezza di spostamento**



Molto  
sicuro  
Sicuro  
Indifferente  
Insicuro  
Molto  
insicuro



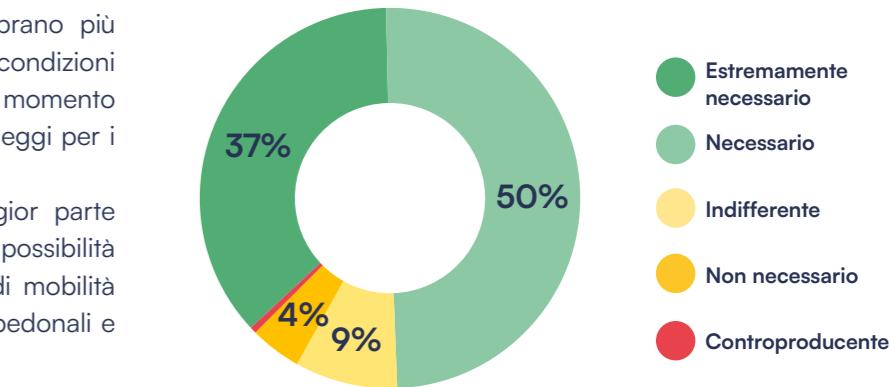
Come giudichi, complessivamente, lo stato dell'offerta di mobilità presente a Besozzo



Agli utenti si è anche chiesto quali siano le impressioni sulla facilità e sulla percezione di sicurezza nell'utilizzo dei principali mezzi di trasporto. Molti indicano come critici o molto critici per facilità di spostamento il trasporto pubblico (53%) e la bicicletta (47%), e allo stesso tempo come comodi o molto comodi la macchina (53%) e i piedi (40%). Connesso alle criticità di utilizzo per la bicicletta esiste anche un tema di poca sicurezza percepita, visto che il 68% degli utenti la considera molto insicura. Il meccanismo opposto riguarda lo spostamento a piedi, nonostante esso venga ritenuto potenzialmente facile, risulta anch'esso percepito come molto insicuro o molto insicuro dal 58% dei rispondenti. Al contrario l'automobile ed il mezzo pubblico sono percepiti come sicuri o molto sicuri.

Un altro indicatore importante raccolto riguarda il giudizio dello stato dell'offerta di mobilità del territorio. In particolare si evidenziano le criticità segnalate per quanto riguarda lo stato dei marciapiedi, gli spazi di sosta per le biciclette e la scarsa accessibilità per i portatori di disabilità. Mentre sembrano più soddisfacenti i giudizi per quanto riguarda le condizioni della viabilità, delle piste ciclabili. Allo stesso momento si rileva una spaccatura di giudizi sui parcheggi per i veicoli e per i ciclomotori.

Per questi motivi sembrano per la maggior parte positive le valutazioni per quanto riguarda la possibilità di interventi di miglioramento dei servizi di mobilità legati alla messa in sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili.



● Estremamente necessario  
● Necessario  
● Indifferente  
● Non necessario  
● Controproduttivo

# Questionario: punti emersi

Il questionario ha previsto una sezione di raccolta di commenti, dove era possibile descrivere le problematiche. I punti riportati riassumono le tematiche emerse.

## Parcheggi e regolamentazione della sosta

- Parcheggi insufficienti in centro, vicino alle scuole e in zone commerciali
- Parcheggi selvaggi e mancanza di controlli sulla sosta
- Necessità di più parcheggi gratuiti e per categorie specifiche (donne incinte, famiglie)
- Viabilità del nuovo parcheggio vicino al campo sportivo da migliorare



## Manutenzione stradale e segnaletica

- Strade dissestate e con troppe buche
- Problemi di illuminazione pubblica e lampioni non funzionanti
- Segnaletica carente, specialmente agli incroci pericolosi
- Necessità di migliorare la qualità del manto stradale e dei marciapiedi



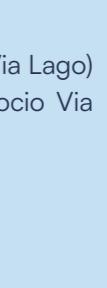
## Mobilità pedonale e ciclabile

- Mancanza di marciapiedi sicuri in diverse zone del comune (es. Besozzo Superiore, Bogno, Via Lago, Olginate)
- Necessità di percorsi ciclo-pedonali sicuri tra le frazioni e il centro
- Attraversamenti pedonali pericolosi (es. Statale 629, rotonda del benzinaio, incroci principali)
- Richiesta di più strisce pedonali illuminate e miglior segnaletica
- Mancanza di rastrelliere per biciclette in punti strategici (scuole, biblioteca, comune)



## Viabilità e sicurezza stradale

- Pericolosità di alcune strade per la velocità eccessiva delle auto (es. Via Monteggia, Via Chiavenna, Via Lago)
- Incroci e snodi critici che necessitano regolamentazione (es. Bogno-Cardana-Besozzo Sup., Incrocio Via Marconi, Via Rebuschini)
- Richiesta di dossi, semafori e limitazioni di velocità nelle zone residenziali
- Problemi di senso unico e regolamentazione del traffico in strade strette



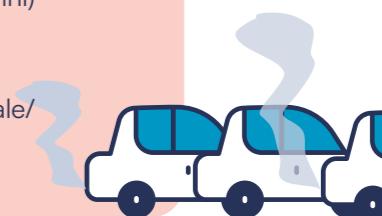
## Trasporto pubblico e alternative di mobilità

- Trasporto pubblico insufficiente in termini di orari e copertura territoriale
- Richiesta di più treni diretti per Milano
- Necessità di car sharing e modalità di trasporto innovative (on demand)
- Mancanza di pensiline alle fermate dei bus



## Traffico e inquinamento

- Traffico intenso e code nei punti nevralgici del paese (es. Rotatoria Tigros, Via Rebuschini)
- Problemi legati al traffico pesante su alcune arterie (es. Via Rebuschini a Olginate)
- Richiesta di soluzioni per ridurre il traffico nei punti critici
- Gli aspetti più ricorrenti sono: parcheggi insufficienti, sicurezza stradale, mobilità pedonale/ciclabile e manutenzione delle strade.



# Gli obiettivi generali del Piano



## 1. Promuovere una mobilità quotidiana attiva, sicura e accessibile a tutte le persone

Sulla base delle analisi territoriali socioeconomiche e di mobilità, delle interviste agli amministratori e dei contributi del questionario rivolto alla cittadinanza, il Quadro Conoscitivo ha permesso di individuare una serie di obiettivi generali che guidano la stesura dell'Agenda della Mobilità di Besozzo.

Il piano punta a promuovere una mobilità quotidiana attiva, sicura e accessibile a tutte le persone, a rafforzare la coesione tra centro e frazioni attraverso collegamenti sostenibili, e a migliorare la qualità dello spazio pubblico come luogo di relazione, identità e benessere. Allo stesso tempo sostiene un approccio integrato, partecipato e monitorabile, con l'obiettivo di ridurre l'impatto socioeconomico della mobilità e migliorare la vivibilità complessiva del territorio. Questi obiettivi rappresentano il punto di partenza tra le evidenze emerse in questa fase e le strategie e azioni che verranno descritte nel documento successivo, chiamato appunto "Documento delle strategie e delle azioni".

## 2. Rafforzare la coesione tra centro e frazioni attraverso collegamenti sostenibili

Migliorare la connessione tra le diverse parti del territorio comunale soprattutto tra le frazioni ed il centro, valorizzando la vicinanza fisica di queste aree (1-2 km in media) e creando alternative concrete all'uso dell'auto privata per gli spostamenti fatti su brevi distanze.

## 3. Migliorare la qualità dello spazio pubblico come luogo di relazione, identità e benessere

Riqualificare gli spazi urbani per renderli più accoglienti, attrattivi e sicuri, integrando arredo, verde, illuminazione e funzioni sociali, al fine di rafforzare il senso di comunità e l'identità locale.

## 4. Sostenere un approccio integrato, partecipato e monitorabile alla mobilità

Promuovere una governance amministrativa che con strumenti di ascolto, monitoraggio continuo e comunicazione trasparente, sia capace di collaborare a vari livelli con gli enti sovralocali, i cittadini e le scuole.

## 5. Ridurre l'impatto socioeconomico della mobilità e migliorare la vivibilità del territorio

Migliorare la vivibilità dello spazio urbano riducendo gli impatti negativi della mobilità (incidenti, emissioni inquinanti, traffico e consumo di suolo) attraverso interventi di moderazione del traffico, valorizzazione dello spazio pubblico e la promozione di forme di mobilità sostenibili.

# Conclusioni



Il Quadro Conoscitivo rappresenta il primo passo verso la definizione dell'Agenda della Mobilità di Besozzo. L'approccio del presente documento si è basato non solo dai diversi dati raccolti, ma anche dalla conoscenza del territorio da parte di chi lo amministra e di chi lo vive. Questo ha permesso di restituire una lettura approfondita del territorio, che ha messo a sistema sia l'analisi dei dati socioeconomici, dei dati sui comportamenti di mobilità in relazione alle caratteristiche spaziali, ma anche dalle criticità e potenzialità raccolte attraverso il confronto con l'amministrazione comunale e i contributi espressi dalla cittadinanza.

L'analisi ha evidenziato una serie di elementi chiave: la forte dipendenza dall'uso dell'auto privata anche per spostamenti di breve distanza; la scarsa diffusione di percorsi sicuri e continui per la mobilità attiva; l'esigenza di rafforzare i collegamenti tra centro e frazioni; la necessità di riorganizzare gli spazi pubblici, la sosta e la circolazione, anche in relazione alla qualità urbana e alla sicurezza stradale. È emersa anche una crescente attenzione da parte dei cittadini verso soluzioni più sostenibili, ma che necessitano di condizioni favorevoli per essere adottate su larga scala.

Questo lavoro preliminare ha consentito di individuare cinque obiettivi generali che guideranno lo sviluppo delle strategie e delle azioni dell'Agenda: promuovere una mobilità quotidiana attiva e inclusiva; rafforzare la coesione territoriale; migliorare lo spazio pubblico come luogo di relazione; sostenere un approccio partecipato e monitorabile alla mobilità; ridurre l'impatto socioeconomico degli spostamenti e migliorare la vivibilità complessiva del territorio.

Il Quadro Conoscitivo, quindi, non si limita a descrivere la situazione esistente, ma costruisce le basi analitiche e interpretative per le scelte future. Le strategie e le azioni che seguiranno saranno pensate per rispondere in modo mirato a queste evidenze, promuovendo una mobilità più giusta, sicura e sostenibile per tutta la comunità di Besozzo.

# Bibliografia e sitografia

- Agenda 21 Laghi. Valori territoriali, beni architettonici e storici. Besozzo, maggio 2015 - Sara Cestarollo e Annapaola Fedeli  
[Bike&Walk](#)
- Comune di Besozzo. Attività economiche, scuole e poli attrattori
- [Geoportale Provincia di Varese. Incidentalità stradale.](#)
- ISTAT. Popolazione e andamento demografico
- *La cartiera di Besozzo* di Federica Lucchini
- [Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica - Rete Natura 2000](#)
- [Moovit. Servizi di Trasporto Pubblico Locale.](#)
- [Opendata Regione Lombardia. Matrice degli spostamenti OD.](#)
- OpenData ACI. Immatricolazione veicoli e tasso di motorizzazione
- [PEBA. Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche.](#)
- [PGT. Piano di Governo del Territorio.](#)
- Polizia Locale. Dati sull'offerta di sosta e sulla tariffazione



# DECISIO

