

Agenda della mobilità del Comune di Angera



Quadro conoscitivo



Comune di Angera



DECISIO

Titolo del documento

Agenda della mobilità del Comune di Angera

Quadro Conoscitivo

Autori

Decisio s.r.l.

Versione

Definitiva 05/2026

Cliente

Comune di Angera

Progetto

Agenda della mobilità del Comune di Angera

Sommario

Introduzione al progetto	4
Struttura dell'Agenda di mobilità	5
Gli obiettivi	7
Il contesto geografico di Angera	8
Pianificazione e progettualità	10
I generatori di mobilità, la domanda	12
Gli attrattori di mobilità, l'offerta	24
Le analisi territoriali e di mobilità	34
Le interviste all'amministrazione	46
Il questionario alla cittadinanza	48
Gli obiettivi generali del Piano	54
Conclusioni	55

Introduzione al progetto

La mobilità genera una serie di esternalità negative sulla collettività, come ad esempio l'inquinamento, il traffico veicolare, l'incidentalità stradale o anche la gestione inefficiente dello spazio pubblico. 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 Angera vuole dotarsi di uno strumento strategico per la mobilità della città, che abbia come obiettivi la gestione della viabilità motorizzata, sia sugli assi principali sia quelli secondari, l'incentivo della mobilità attiva a piedi e in bicicletta attraverso ambienti sicuri e segnalati e la valorizzazione e riqualificazione degli spazi pubblici di mobilità. Questi aspetti devono tenere anche in considerazione la pianificazione esistente e tutte le progettualità in programma ed in essere sul territorio.

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 della mobilità in modo più completo, prendendo in considerazione tutti i suoi aspetti, come previsto dai PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile). Per i comuni di piccole dimensioni, tuttavia, tale strumento pianificatorio può

risultare ridondante ed eccessivamente corposo nelle prescrizioni amministrative che lo accompagnano e, talvolta, troppo vago rispetto a necessità più pratiche di intervento sul territorio.

In questa prospettiva la redazione del Documento di Agenda si propone di mantenere l'approccio essenziale e di visione, tipico dei PUMS, ma allo stesso tempo, di risultare più snello a livello amministrativo e più pratico nelle azioni da attuare, soprattutto per i piccoli comuni.

Il **Documento di Agenda della mobilità** infatti, mira a individuare una visione politica della mobilità più lungo termine per lo sviluppo della città, identificando a partire da questa, gli interventi ritenuti prioritari su un orizzonte temporale di breve, medio e lungo periodo.

In questo modo l'obiettivo finale è quello di costruire, a partire da una fase conoscitiva del territorio, un documento di strategie e azioni, che a partire dalla valutazione puntuale dello stato di fatto e delle necessità locali, individui gli interventi prioritari sul territorio, soprattutto in relazione alla mobilità attiva, alla viabilità e allo spazio pubblico.

Struttura dell'Agenda di mobilità



Il Quadro conoscitivo

Le attività legate al Quadro Conoscitivo hanno lo scopo di raccogliere e scattare una fotografia dello stato di fatto della mobilità del territorio per studiare il contesto e comprenderne le attuali dinamiche e le future trasformazioni. In questo contesto si individuano tre tipologie di attività:

Attività A

Raccolta e analisi dati di mobilità sul territorio

- Analisi dei piani e dei progetti esistenti.
- 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, 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

Coinvolgimento degli stakeholder e della 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.

Nelle seguenti pagine sono quindi riportate mappe cartografiche, grafici e sintesi per restituire quanto osservato nei sopralluoghi e quanto emerso dalle analisi dati, dalle interviste e dal questionario.

Gli obiettivi

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 processo di **coinvolgimento degli stakeholder e della 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. Questa parte di lavoro è fondamentale per aumentare il grado di accettazione delle azioni proposte e ridurre eventuali criticità nella fase attuativa.

La sintesi e i punti di attenzione nel quadro conoscitivo forniranno spunti per la parte di Documento strategico. Ad esempio, se i dati demografici evidenziano un progressivo invecchiamento della popolazione, il quadro conoscitivo evidenzierà la necessità di adottare soluzioni che favoriscano 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.

Quadro conoscitivo

Il Quadro Conoscitivo ha l'ambizione di partire dallo stato di fatto, dalle criticità e dalle aspettative di amministratori stakeholder e cittadini nel proporre soluzioni e politiche di mobilità.

La raccolta sistematica di dati e il coinvolgimento degli stakeholder locali rappresentano quindi un passaggio indispensabile per costruire il Documento di Agenda in maniera efficace, mirata e rispondente alle reali esigenze del territorio.

Tutte queste attività concorrono alla definizione di un quadro di conoscenze strutturato, il cui output finale consiste nell'individuazione di ambiti di intervento e azioni prioritarie.

Il contesto geografico di Angera



Il Comune di Angera, in Provincia di Varese, è situato nella parte nord-occidentale della Lombardia, sulla sponda orientale del Lago Maggiore. Dal punto di vista morfologico, il territorio è prevalentemente pianeggiante, con l'eccezione della collina di San Quirico, a nord del centro storico, dove sorge la Rocca. Il territorio pianeggiante è prevalentemente agricolo, con alcune aree boschive sparse, e con l'eccezione dell'area meridionale dove si trova l'Oasi della Bruschera, ambito di rilevante valore naturalistico.

Il territorio comunale può essere articolato in **tre principali ambiti: il centro storico, il centro abitato** di più recente espansione e le **aree esterne** meno urbanizzate, comprendenti anche le frazioni di Barzola e Capronno, situate a est.

Il **centro storico rappresenta l'area maggiormente attrattiva del Comune**, sia per la concentrazione di servizi e funzioni scolastiche, sia per la presenza dei principali poli di interesse turistico.

In particolare, il **lungolago** costituisce **l'ambito ricreativo e paesaggistico di maggiore rilevanza**, con il Pratone, le aree verdi attrezzate, il porto dell'Isolino (nei pressi di Piazzale A. Volta) e il porto turistico. L'area è delimitata a nord da Piazza Garibaldi e Viale della Repubblica e risulta particolarmente frequentata durante la stagione estiva e nei fine settimana.

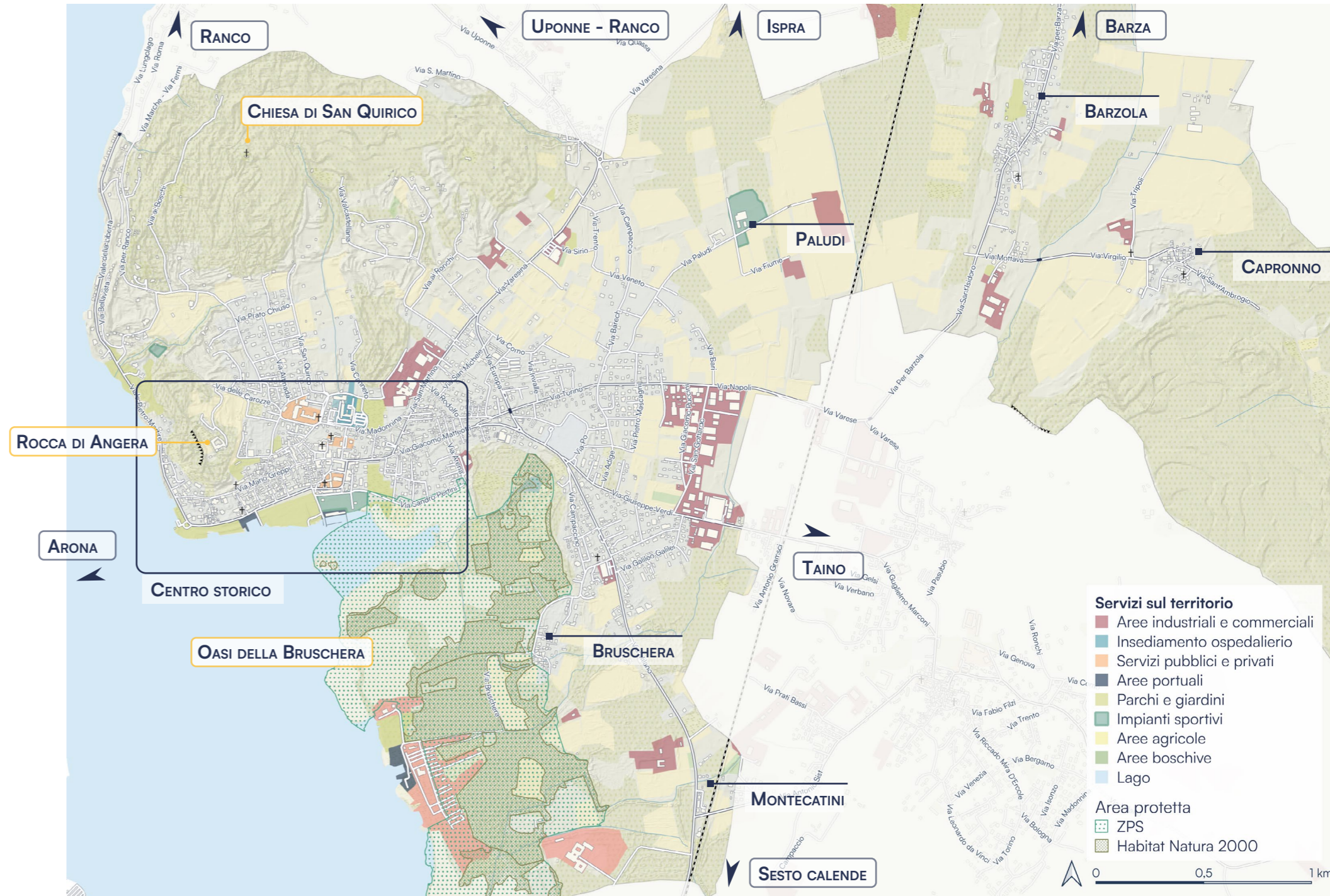
Più internamente, tra Via Mario Greppi, Via Diaz e il lungolago, si sviluppa il tessuto storico, organizzato secondo una maglia viaria ortogonale rispetto alla linea di costa, con sensi unici alternati che collegano Via Greppi al lago. Lungo Via Diaz si colloca la piazza parrocchiale con la chiesa principale, mentre verso est Via Mazzini connette il centro storico con il centro abitato di più recente sviluppo.

A nord del centro storico si trova l'area dell'ospedale e del polo scolastico, caratterizzata da flussi significativi di traffico in specifiche fasce orarie.

Il centro abitato, sviluppatosi principalmente verso est, è attraversato dalle principali direttrici di collegamento territoriale: l'asse nord-sud (Via Milano verso Sesto Calende e la Bruschera, e Via Varesina verso Ranco e Ispra) e l'asse est-ovest (Via Matteotti, prosecuzione di Via Mazzini, oltre a Via Torino e Via Napoli, che collegano rispettivamente le frazioni e i comuni limitrofi).

17,7 km²

5337
Abitanti
(2025)



Pianificazione e progettualità

Una pianificazione efficace della mobilità richiede, come primo passo, la ricognizione e l'analisi degli strumenti e dei progetti già esistenti, siano essi conclusi, in corso o programmati. Questo consente di leggere in modo organico le scelte maturate nel tempo, le criticità emerse e le soluzioni adottate, evitando sovrapposizioni e promuovendo al contempo sinergie tra interventi presenti e futuri. In tale prospettiva, le proposte dell'Agenda si inseriscono in modo coerente nel quadro di riferimento, contribuendo a consolidare gli obiettivi già avviati e a prevenire possibili conflitti con azioni pregresse. Si analizzano di seguito i principali strumenti di pianificazione in materia di mobilità e accessibilità, insieme alle progettualità più significative: quelle realizzate, quelle in fase di progettazione e quelle attualmente in corso di attuazione.

Piano di Gestione del Territorio - PGT 2017

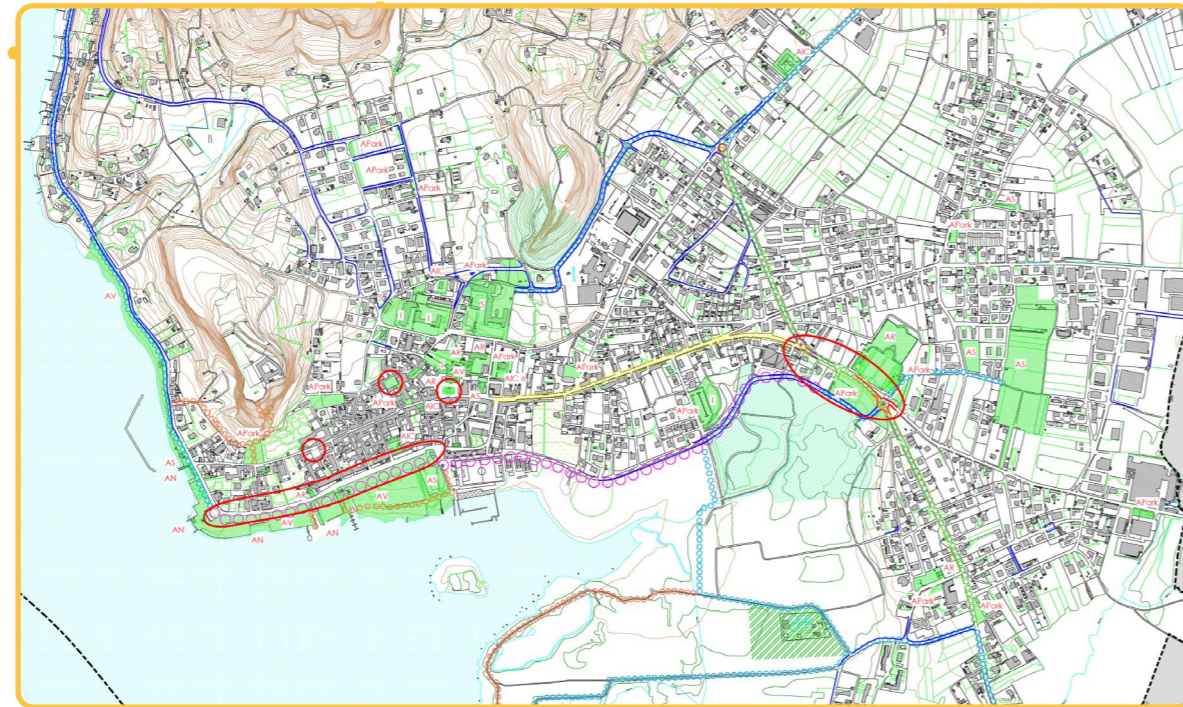
L'analisi del PGT, ad oggi in fase di aggiornamento, ha consentito di individuare alcuni elementi utili per comprendere l'evoluzione del centro storico di Angera, nonché del suo assetto urbanistico e viabilistico in relazione ai principali servizi. In particolare si evidenzia come il nucleo storico abbia subito, nel corso degli anni, un processo di evoluzione ed espansione.

Nelle aree immediatamente adiacenti al centro storico si rileva oggi la presenza di servizi primari, tra cui istituti scolastici e l'ospedale, che, anche in virtù della rilevanza turistica di Angera, contribuiscono a configurare la località come un importante polo attrattore di mobilità a scala territoriale.

Pianificazione



Progetti



I **principali interventi sulla mobilità** previsti dal PGT sono orientati a migliorare l'accessibilità complessiva del territorio, potenziare la rete viaria esistente e favorire forme di mobilità sostenibile e integrata.

Per quanto riguarda gli **assi stradali**, è prevista la realizzazione di nuovi tracciati con l'obiettivo di alleggerire il traffico nei tratti più congestionati e migliorare i collegamenti tra le principali polarità urbane.

- nuovo tratto di strada provinciale che collega l'area del Cimitero (da Via Caduti Angeresi) con l'innesto su Via Pertini-Soldani consentirà una più efficiente distribuzione dei flussi veicolari, riducendo il carico sulle viabilità locali esistenti.
- la nuova strada di accesso alla struttura ospedaliera, dalla SP69 (Via Varesina) a Via Cervino, rappresenta un intervento strategico volto a garantire un collegamento diretto e funzionale con un servizio di rilevanza territoriale, migliorandone l'accessibilità sia per i mezzi privati sia per quelli di emergenza.

Un ulteriore elemento qualificante è costituito dalla **riorganizzazione delle intersezioni** attraverso la realizzazione di roatorie in punti strategici della rete viaria (Via Europa/Caduti Angeresi; Via Caduti Angeresi/Verdi; Via Milano/Casello; Via Milano/Cascina Merla). Tali interventi sono finalizzati a incrementare la sicurezza stradale, ridurre i tempi di attesa e fluidificare la circolazione, limitando al contempo i conflitti tra i diversi flussi di traffico.

Parallelamente agli interventi sulla mobilità veicolare, il piano attribuisce particolare rilevanza alla **mobilità ciclabile e pedonale**.

- In ambito ciclabile, sono indicati percorsi con l'obiettivo di migliorare il collegamento tra le principali attrezzature e funzioni insediate, nonché di garantire la continuità con le reti ciclabili dei comuni limitrofi, favorendo così una fruizione più ampia e integrata del territorio.
- La **rete dei percorsi pedonali** viene potenziata e valorizzata, con particolare attenzione agli itinerari di interesse paesaggistico e turistico. Tra questi assumono rilievo la salita alla Rocca, i percorsi lungolago e il collegamento tra il parcheggio di interscambio e l'imbarcadere. Tali interventi mirano a migliorare l'accessibilità pedonale e a rafforzare la connessione tra i principali punti di attrazione, contribuendo al contempo alla qualità urbana e alla valorizzazione del contesto ambientale.

Piano Paesaggistico regionale

Il territorio di Angera risulta sottoposto ai vincoli del Piano Paesaggistico Regionale, rientrando nell'ambito di specifica tutela dei laghi in subrici, in quanto affacciato sul Lago Maggiore. Tali ambiti, riconosciuti anche dal D.Lgs. 42/2004, sono caratterizzati dalla stretta integrazione tra valori storico-culturali e naturalistici, che ne determinano un'**elevata attrattività sia residenziale sia turistica**.

Proprio per questa ragione, il piano individua specifiche priorità di tutela e valorizzazione, finalizzate a contenere le pressioni trasformative e a salvaguardare l'integrità del paesaggio. In particolare, viene posta attenzione alla **necessità di garantire coerenza e organicità negli interventi lungo le sponde e nelle aree limitrofe**, al fine di preservare l'unitarietà e la riconoscibilità del sistema del lungolago.

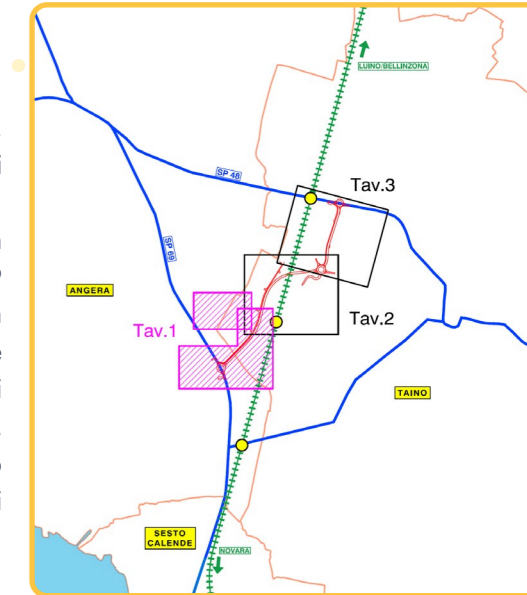
Biciplan provincia di Varese

Il Biciplan della Provincia di Varese individua alcune dorsali ciclopedonali che rappresentano lo scheletro principale della rete che dovrà essere sviluppata e completata nei prossimi anni. Nei pressi di Angera lungo la **Via Milano e lungo la Via Varesina si prevede il passaggio della Dorsale del Ticino** che connette Sesto Calende con Luino lungo il Lago Maggiore. Nella pianificazione ciclistica comunale è importante tenere conto di questa progettualità per connettersi al meglio a questa Dorsale.

Progetti

Progetti di fattibilità tecnico-economica. Opere sostitutive dei passaggi a livello nei Comuni di Angera e Taino

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo asse viario di collegamento tra la SP69 e la SP48, con l'obiettivo di garantire una connessione più diretta ed efficiente tra i due tracciati. L'intervento è finalizzato a deviare i flussi di traffico, in particolare quelli pesanti, dall'ambito urbano, evitando l'attraversamento del tessuto residenziale per gli spostamenti lungo la direttrice nord-sud.

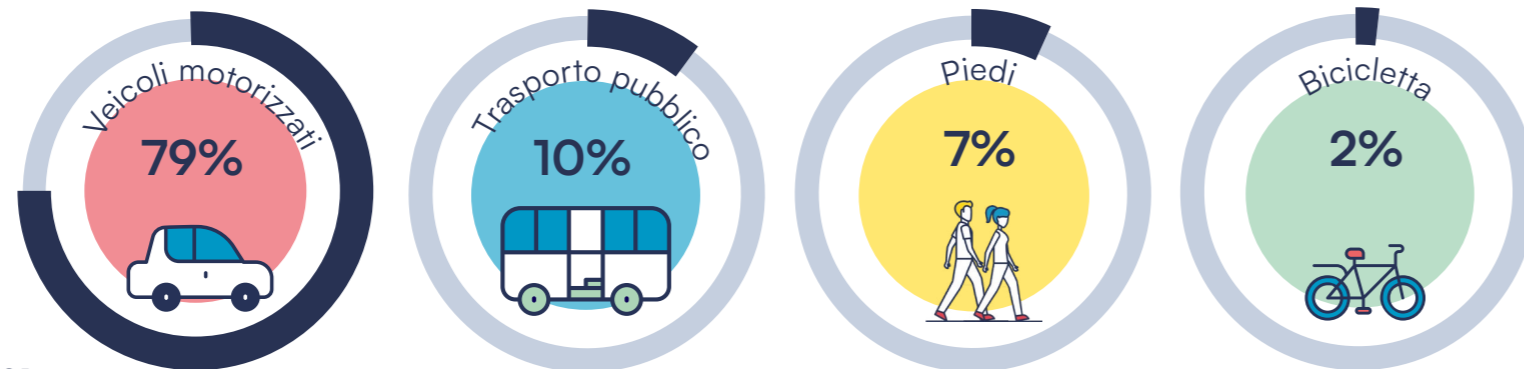


I generatori di mobilità, la domanda

I dati di mobilità del territorio

14.800
Spostamenti giornalieri

per mezzo



A partire dai dati di mobilità derivati dalla matrice OD degli spostamenti di Regione Lombardia, si stima che il Comune di Angera sia interessato da circa **14.800 spostamenti giornalieri**. Di questi, oltre il **36%** (circa 5.300) avviene **all'interno dei confini comunali**. Circa il 32% degli spostamenti è invece generato dal territorio di Angera e diretto verso altri comuni, mentre un ulteriore 32% è costituito da spostamenti attratti da altri comuni verso Angera.

La ripartizione modale degli spostamenti evidenzia come quasi **l'80% degli spostamenti avvenga in automobile**, mentre circa il 10% utilizza il trasporto pubblico. Il 7% degli spostamenti avviene a piedi, mentre una quota residuale, pari a circa il 2%, viene effettuata in bicicletta.

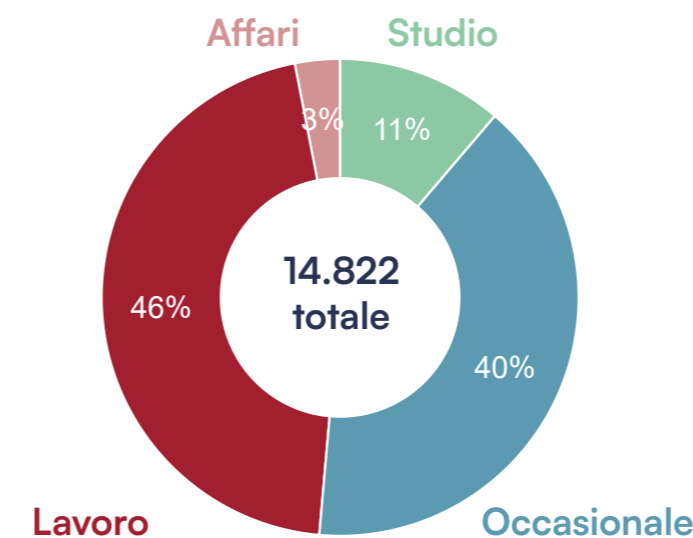
5.300
Spostamenti/giorno sono interni al comune



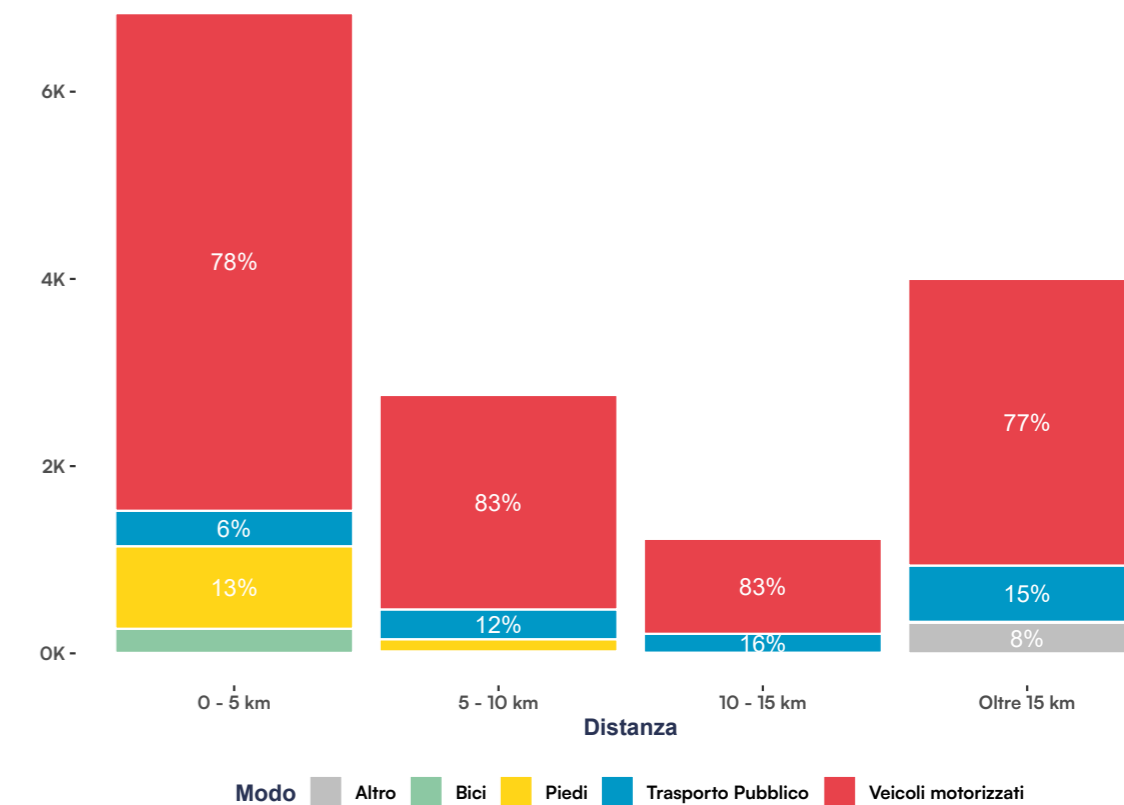
Osservando la distribuzione degli spostamenti per classi di distanza si nota come oltre il **46% degli spostamenti** avvenga **entro i 5 km (di cui il 37% entro i 2 km)**, quindi su distanze brevi o molto brevi. Nonostante ciò, dal grafico si osserva come la maggior parte degli spostamenti (oltre il 75%) sia ancora effettuata in automobile. Una quota significativa di questi spostamenti brevi (circa il 13%) è già effettuata a piedi, mentre una parte più contenuta avviene in bicicletta.

Il 18% degli spostamenti avviene su distanze medie: in questa fascia l'automobile raccoglie oltre l'80% degli spostamenti tra i 5 e i 10 km e mantiene una quota analoga anche tra i 10 e i 15 km, dove si registra circa l'8% degli spostamenti totali. Infine, il 27% degli spostamenti avviene su distanze lunghe, superiori ai 15 km; in questa fascia il trasporto pubblico aumenta la propria incidenza, rappresentando circa il 15% degli spostamenti.

Motivo generale degli spostamenti



Spostamenti giornalieri per modo e distanza



Un ultimo elemento utile per descrivere la domanda di mobilità riguarda la distribuzione degli spostamenti quotidiani per motivo. Dal grafico si osserva come la **quota principale sia legata agli spostamenti per lavoro (46%)**, a cui si aggiunge una quota minore per affari (3%). Una parte molto rilevante riguarda inoltre gli **spostamenti occasionali, che rappresentano circa il 40% del totale**. Infine, una quota più contenuta, pari a circa l'11%, è costituita da spostamenti per motivi di studio.

Una quota di spostamenti occasionali così elevata in un comune, può essere spiegata anche dalla presenza di importanti flussi turistici, soprattutto nel periodo estivo e durante i fine settimana.

La distribuzione della popolazione e gli spostamenti



Un aspetto centrale nell'analisi della domanda di mobilità riguarda la distribuzione della popolazione sul territorio comunale, in quanto il numero di residenti costituisce il principale generatore di spostamenti quotidiani.

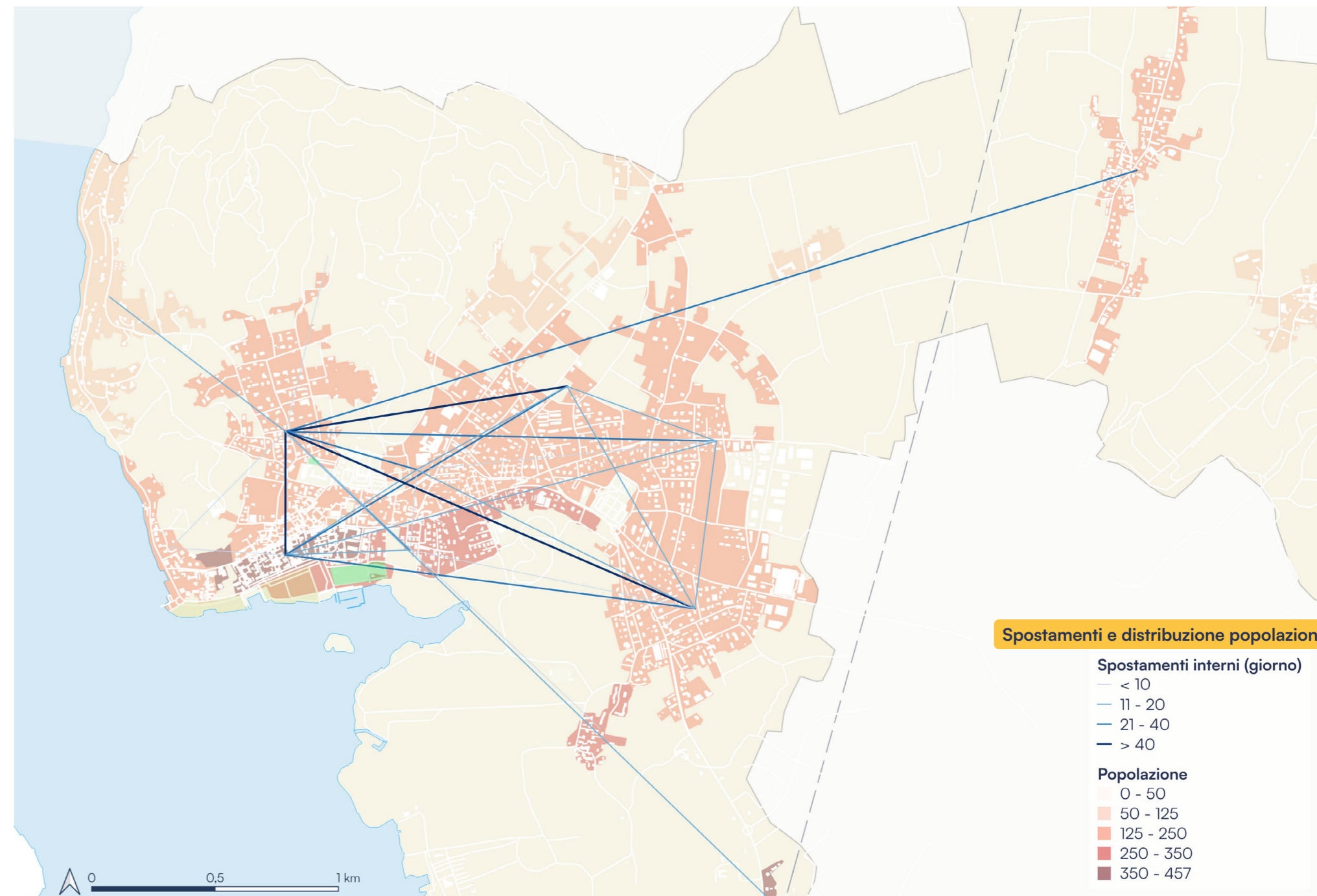
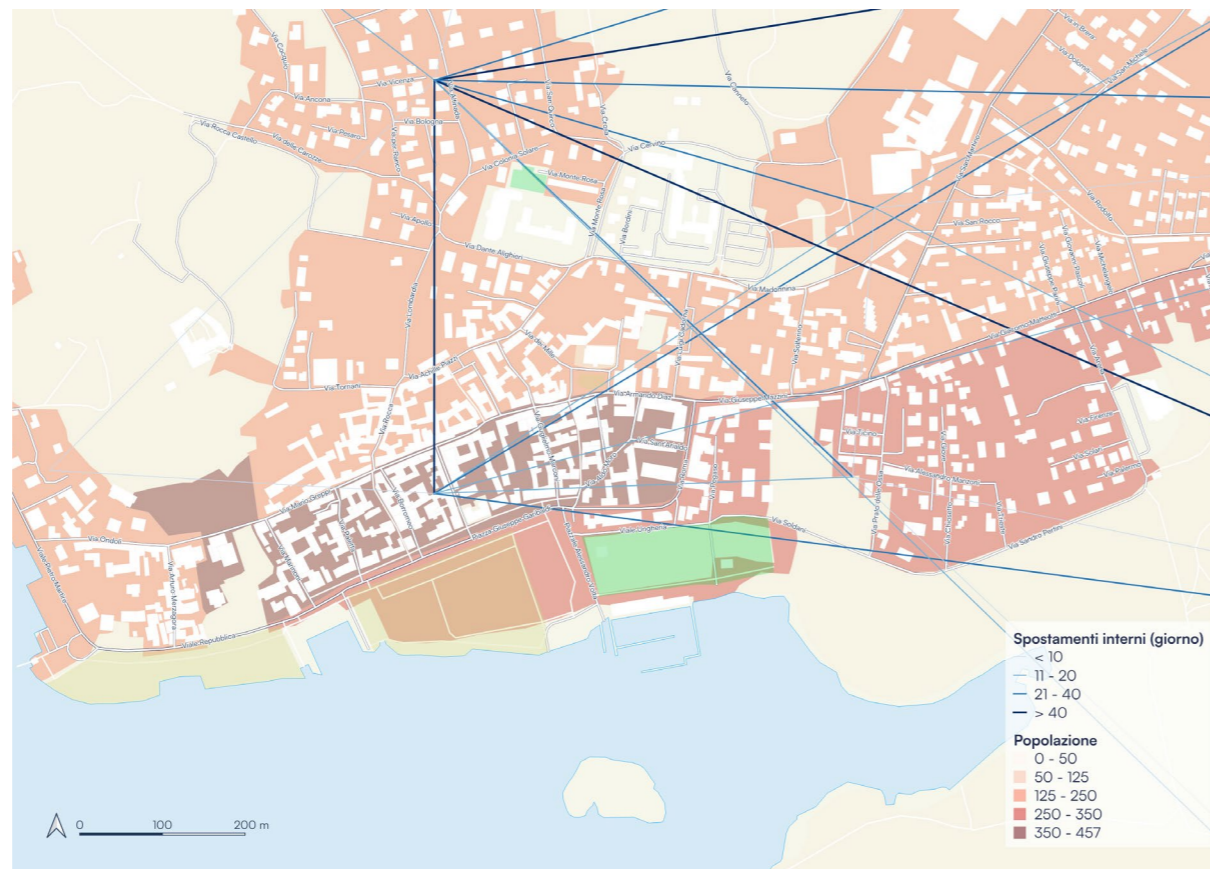
Nel Comune di Angera la popolazione risulta prevalentemente concentrata nel centro storico e nel centro abitato di più recente espansione.

Nel **centro storico risiedono oltre 2.000 abitanti in un'area di circa 0,8 km², configurando una densità significativa** rispetto al contesto comunale. Un numero analogo di residenti, pari a circa 2.200 persone, vive nell'area del centro abitato sviluppatasi a est di Via Rodolfo e Via Arena.

La restante quota di popolazione si distribuisce nelle frazioni e negli ambiti periferici: Fornetto-Vigane (circa 160 abitanti), Bruschera (120), Barzola (380) e Capronno (110). Questa distribuzione determina una struttura insediativa polarizzata tra il nucleo centrale e alcuni insediamenti minori, con relazioni funzionali differenziate.

Limitando l'analisi agli spostamenti interni per motivi di lavoro e studio, emerge come la maggior parte dei **flussi si concentri all'interno del nucleo urbano principale**. In particolare, si rileva una forte relazione tra l'area dell'ospedale e del **polo scolastico e il centro storico, nonché tra quest'ultimo e l'area residenziale a est**. Significativa risulta anche la relazione tra la frazione di Capronno e il resto del centro abitato.

Gli spostamenti generati dalle aree più esterne risultano invece di entità più contenuta, confermando il ruolo centrale del nucleo urbano quale principale polo attrattore e generatore di mobilità interna.



I poli attrattori del territorio e gli spostamenti

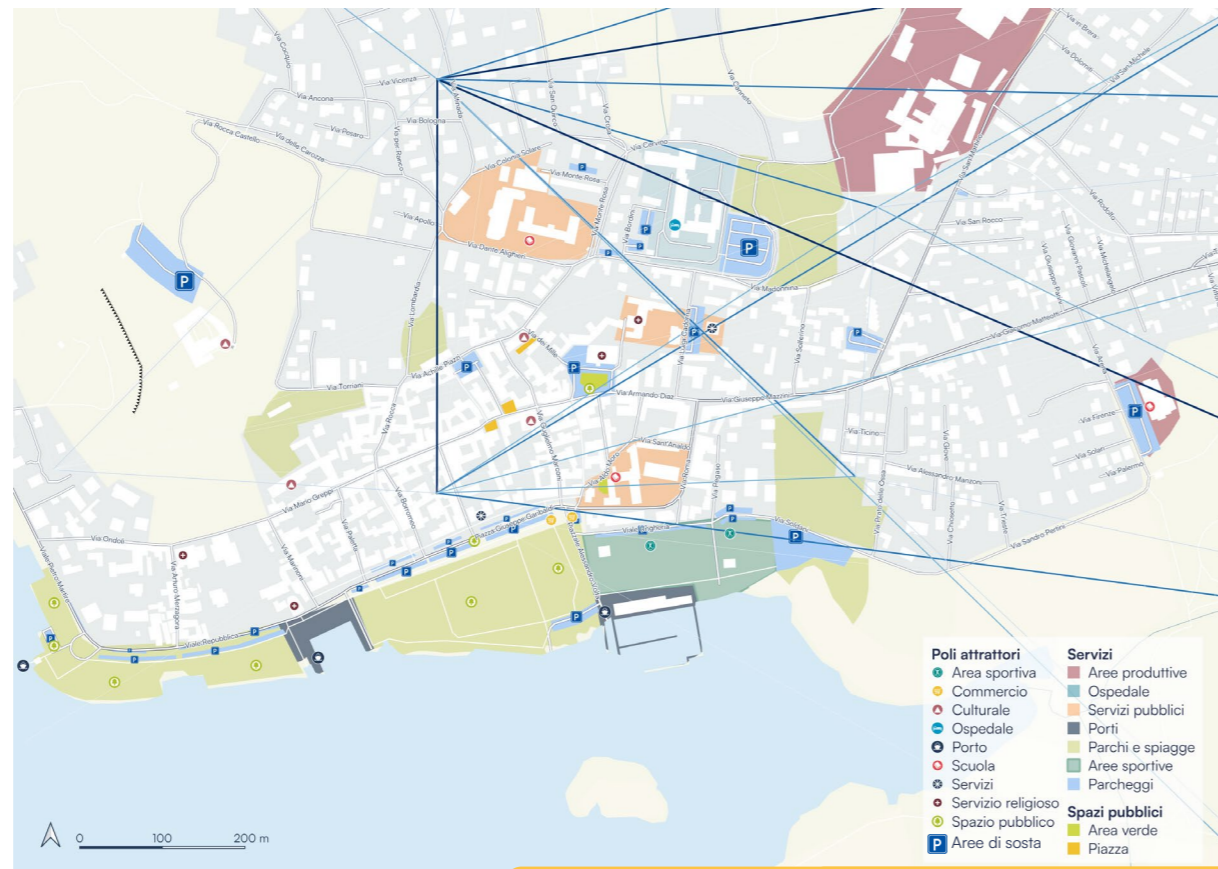


Un elemento complementare all'analisi della distribuzione della popolazione riguarda l'individuazione dei **principali poli attrattori** del territorio, ovvero quei luoghi che generano o attraggono flussi significativi di mobilità. La relazione tra residenza e funzioni urbane consente infatti di comprendere le direttrici prevalenti degli spostamenti e le aree maggiormente sollecitate dal traffico.

Nella mappatura sono stati individuati i **principali servizi pubblici e collettivi**: sportivi, culturali (musei e biblioteca), ospedale, scuole, gli spazi pubblici (aree verdi e ricreative), i porti, chiese, servizi generici le aree del commercio come l'area mercatale nonché gli **attrattori funzionali alla mobilità**, quali i **parcheggi**. Contestualmente, sono state evidenziate le principali destinazioni d'uso del territorio urbanizzato, con particolare riferimento agli ambiti residenziali e produttivi.

Dall'analisi emerge una significativa **polarizzazione dei flussi nell'area a nord del centro storico**, in corrispondenza dell'ospedale e del polo scolastico, dove si concentra anche un'ampia dotazione di parcheggi. Tale ambito rappresenta uno dei principali generatori di traffico, soprattutto in specifiche fasce orarie.

Un secondo polo attrattivo rilevante è costituito dal **lungolago**, dove si concentrano le principali aree di sosta (Piazza Garibaldi, Viale della Repubblica, Viale Ungheria) e la connessione con il parcheggio in prossimità delle strutture sportive. Questa zona, oltre a svolgere una funzione turistica e ricreativa, intercetta flussi significativi soprattutto nei periodi di alta stagione.

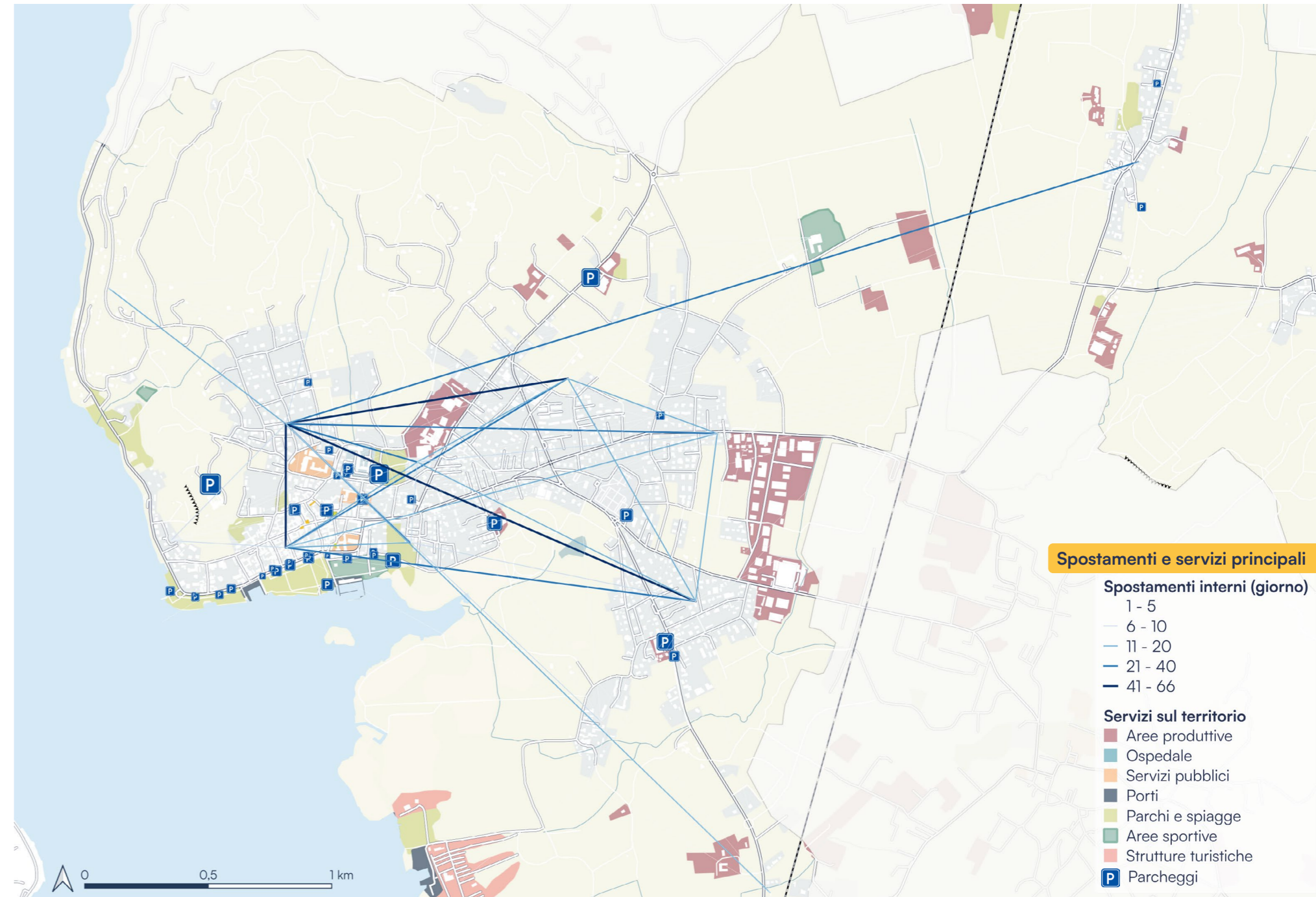


Infine, si individuano due ambiti produttivi: uno a nord lungo Via Varesina e uno a est, tra il centro abitato e il confine con il Comune di Taino.

Tali aree generano spostamenti sistematici legati alle attività lavorative e contribuiscono alla strutturazione delle direttrici principali di accesso al territorio comunale.



Piazza Giuseppe Garibaldi



I principali spostamenti fuori dal comune

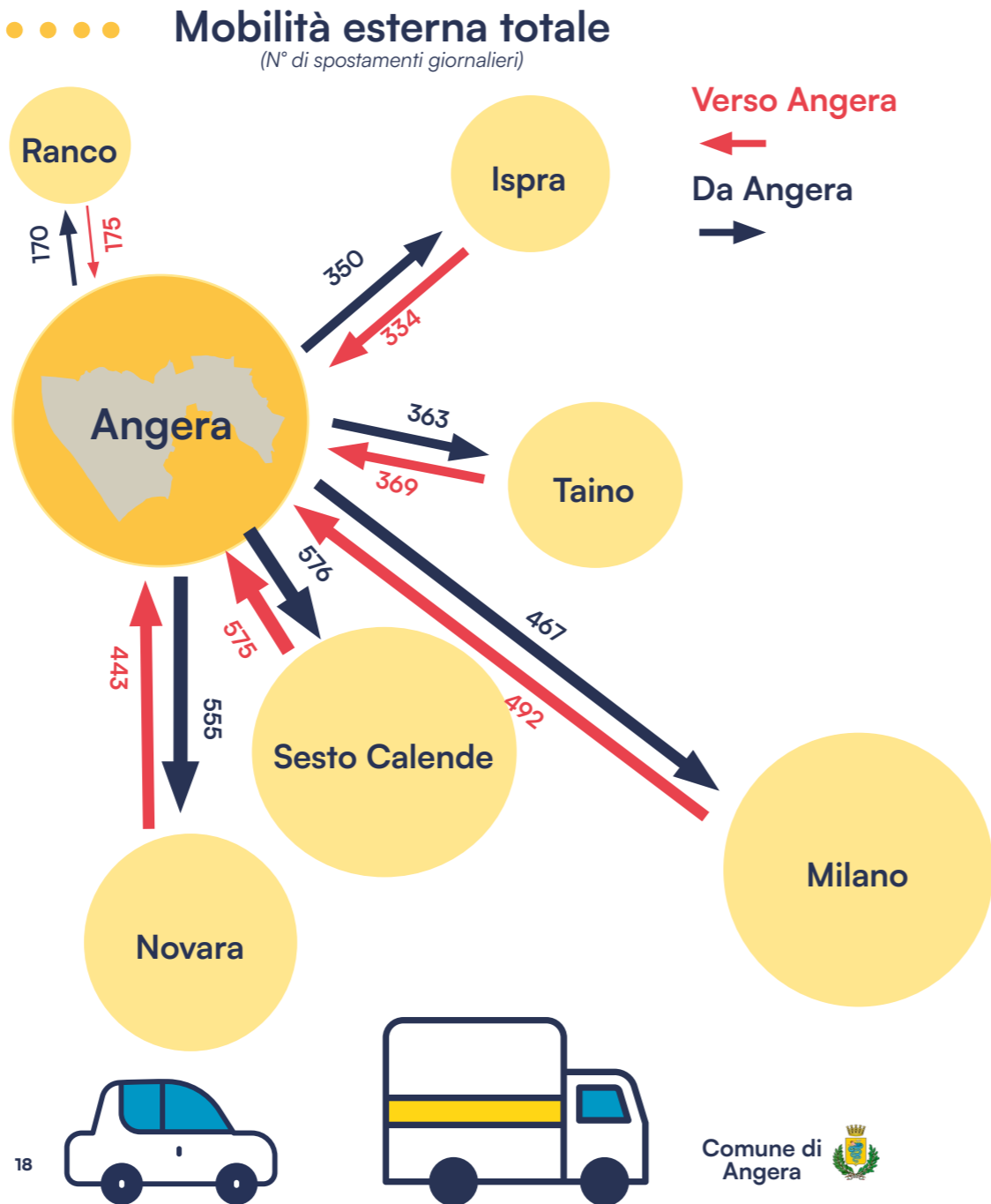
Come evidenziato in precedenza, il Comune di Angera rappresenta un importante polo generatore e attrattore di spostamenti, con una quota significativa di flussi che avviene tra il territorio comunale e i comuni limitrofi o i principali centri urbani della regione. L'analisi delle principali relazioni di mobilità consente di individuare le **direttrici territoriali maggiormente interessate dagli spostamenti quotidiani**.

La **relazione più intensa** si registra con il **comune di Sesto Calende**, con circa 575 spostamenti giornalieri in entrambe le direzioni. Questo dato evidenzia una forte integrazione funzionale tra i due comuni, che condividono relazioni consolidate legate al lavoro, ai servizi e agli spostamenti quotidiani.

Flussi rilevanti si registrano anche con il comune di **Novara**, verso cui si dirigono circa 555 spostamenti giornalieri da Angera, mentre 443 persone si muovono nella direzione opposta. Una relazione simile, ma più equilibrata, si osserva con **Milano**, con circa 467 spostamenti in uscita da Angera e 492 in ingresso. Relazioni significative si registrano inoltre con i comuni limitrofi del bacino territoriale, in particolare **Taino** (circa 363 spostamenti da Angera e 369 verso Angera) e **Ispra** (336 spostamenti in uscita e 334 in ingresso). Più contenuta, ma comunque rilevante a scala locale, è la relazione con **Ranco**, che registra circa 170 spostamenti giornalieri da Angera e 175 verso Angera.

Nel complesso, questi dati evidenziano come Angera sia inserita in una rete di relazioni territoriali articolata, con flussi rilevanti sia verso i comuni immediatamente limitrofi sia verso centri urbani di scala più ampia.

Allo stesso tempo emerge chiaramente come la maggior parte delle relazioni di mobilità si sviluppino lungo l'asse territoriale in direzione sud, in particolare verso Sesto Calende e le principali direttrici di collegamento verso l'area milanese e piemontese. Questa dinamica contribuisce a concentrare **una parte rilevante dei flussi di traffico sulle principali arterie di accesso meridionali** al centro abitato.



La viabilità di Angera

La struttura della viabilità di Angera si organizza attorno a un **sistema di direttrici principali** che garantiscono l'accesso al centro storico da diverse direzioni. Da sud, **Via Milano rappresenta uno degli ingressi più rilevanti; da nord, il collegamento è assicurato da Via Varesina**; mentre da est la SP48, insieme a Via Torino, svolge un ruolo strategico non solo per l'accesso al centro, ma anche per il collegamento con le frazioni di Barzola e Capronno.

Queste **principali arterie convergono tutte verso il lungolago**, in particolare in Piazza G. Garibaldi, che si configura come un nodo viario cruciale oltre che come spazio urbano di grande rilevanza. Da qui si sviluppa Viale della Repubblica, poi Viale Libertà, un asse lineare che costeggia il Lago Maggiore e prosegue in direzione nord fino a raggiungere il comune di Ranco, garantendo continuità ai flussi lungo la fascia rivierasca.

Al di fuori di queste direttrici principali, la rete viaria si articola in un sistema più capillare composto prevalentemente da strade locali, a servizio degli insediamenti residenziali, e da percorsi minori di matrice agricola che attraversano le aree rurali e collinari. Si tratta di una rete meno strutturata, spesso caratterizzata da sezioni ridotte e da una maggiore promiscuità tra traffico veicolare, pedonale e ciclabile.

In questo contesto, il progetto della bretella viaria prevista da Via Milano alla SP48 assume un ruolo strategico. Il collegamento consentirebbe infatti di deviare il traffico pesante al di fuori dell'area residenziale che circonda il centro storico. In questo modo si ridurrebbe la pressione veicolare sulle strade urbane più sensibili, migliorando la sicurezza e la qualità della vita degli abitanti, e allo stesso tempo garantendo una maggiore fluidità dei flussi lungo l'asse nord-sud, rafforzando l'efficienza complessiva del sistema della mobilità.



La domanda e l'utilizzo della sosta veicolare



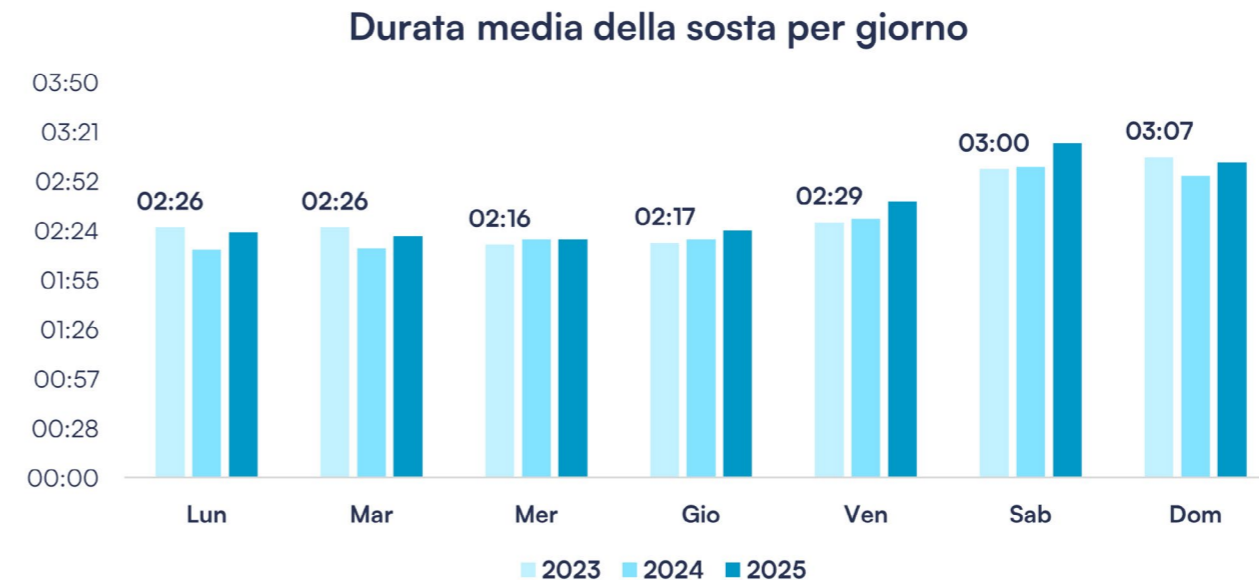
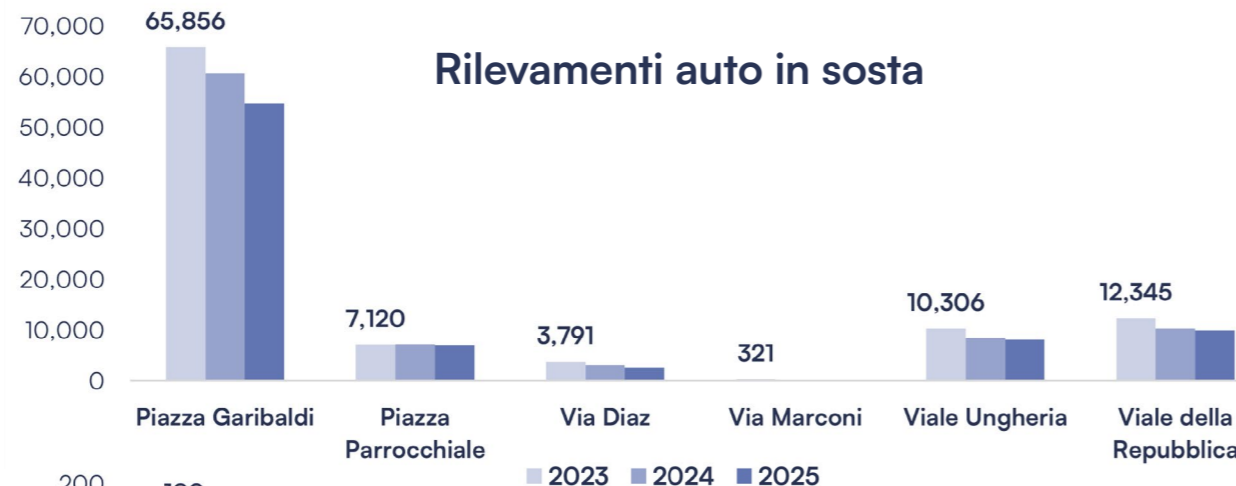
Una chiave di lettura per comprendere le dinamiche della mobilità nel centro storico è rappresentata dall'analisi del sistema della sosta a pagamento, che consente di valutare l'utilizzo degli stalli nei diversi giorni della settimana, il tempo medio di occupazione e la sua evoluzione nel tempo.

Dai dati emerge innanzitutto una **riduzione complessiva dell'utilizzo dei parcheggi a pagamento**, passati da circa 99.000 a 82.000 soste. Questa dinamica risulta sostanzialmente omogenea anche considerando le singole aree di sosta.

Il sistema dei parcheggi è fortemente concentrato nell'area del lungolago, che rappresenta la quota prevalente dell'offerta. In particolare, **Piazza Garibaldi da sola raccoglie circa il 66% del totale delle soste**, a cui si aggiungono Piazza della Repubblica (12%) e Viale Ungheria (10%). Anche considerando l'utilizzo in rapporto ai posti auto disponibili, queste aree confermano il loro ruolo dominante nel sistema della sosta.

Analizzando il tempo medio di occupazione, emergono dinamiche differenziate tra i diversi parcheggi. Piazza Garibaldi, principale polo attrattore, presenta una buona rotazione con un tempo medio di sosta di circa 2 ore e 30 minuti. Una rotazione ancora più elevata si osserva in Via Diaz, dove la sosta media è inferiore alle 2 ore e 15 minuti.

Al contrario, in **Via Marconi si registra il tempo medio più elevato** (circa 3 ore e 35 minuti), insieme a Viale della Repubblica, che, pur essendo localizzato sul lungolago, presenta tempi di sosta più lunghi rispetto a Piazza Garibaldi. La piazza parrocchiale si colloca in una posizione intermedia, con una durata media di circa 2 ore e 50 minuti.



Nel complesso, la distribuzione della sosta, i livelli di occupazione e i tempi medi evidenziano come le aree più attrattive siano caratterizzate da un maggiore utilizzo e da una più elevata rotazione degli stalli, con tempi di sosta generalmente più contenuti. Un'eccezione significativa è rappresentata da Viale della Repubblica, che presenta dinamiche differenti rispetto agli altri parcheggi del lungolago.

Un ulteriore aspetto rilevante riguarda la distribuzione dell'occupazione media e del tasso di riempimento della sosta nei diversi giorni della settimana, utile per comprendere i livelli di attrattività del centro e, di conseguenza, i flussi di traffico nei vari momenti. In generale, come già evidenziato, si osserva una riduzione dell'occupazione media della sosta nel tempo, coerente con il calo complessivo del numero di soste registrate.

Analizzando la distribuzione settimanale, emerge tuttavia un andamento piuttosto chiaro: **l'occupazione della sosta cresce progressivamente dal lunedì alla domenica**, con un'unica eccezione rappresentata dal giovedì, che si configura come un giorno di picco, con valori superiori anche al venerdì. Il tasso di riempimento passa infatti da circa 180 auto/ora del lunedì a oltre 400 auto/ora della domenica, evidenziando un forte incremento della pressione sulla sosta nel fine settimana.

Per quanto riguarda la durata media della sosta, si osserva invece un andamento più articolato: i valori risultano più elevati all'inizio della settimana (lunedì e martedì), diminuiscono tra mercoledì e giovedì, per poi crescere nuovamente a partire dal venerdì, passando da circa 2 ore e 30 minuti fino a superare le 3 ore nella giornata di domenica.

Complessivamente, questi dati mostrano come il **fine settimana sia caratterizzato da una maggiore attrattività del territorio, con un aumento sia del numero di veicoli in sosta sia della loro permanenza**. Questa dinamica settimanale riflette chiaramente la componente turistica e ricreativa di Angera, che tende a concentrarsi nei giorni di maggiore afflusso.

L'andamento della domanda turistica



Un aspetto fondamentale della mobilità di Angera riguarda la **dinamica dei flussi turistici** presenti sul territorio. Una parte di questa dinamica può essere analizzata attraverso i dati sulla domanda turistica. Sebbene molte persone visitino Angera in giornata, il numero di **visitatori giornalieri** è molto difficile da stimare con precisione. Per questo motivo, una buona proxy del fenomeno è rappresentata dai dati sugli arrivi e sulle presenze turistiche, che misurano i **visitatori che pernottano nelle strutture ricettive del territorio comunale**.

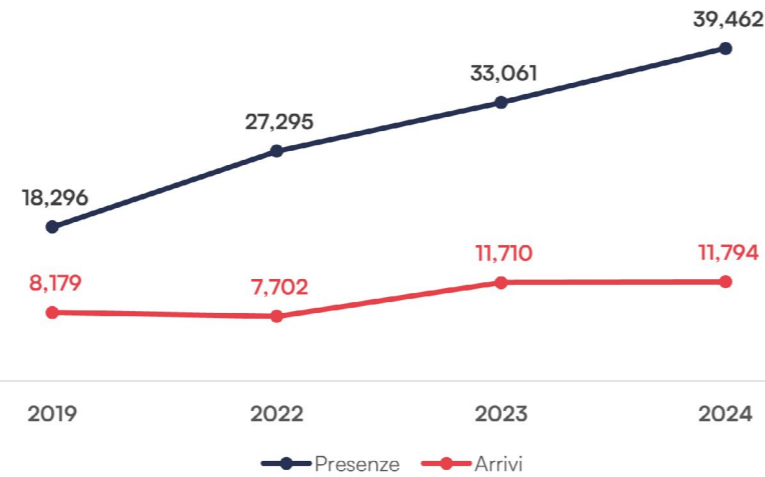
Un primo elemento interessante riguarda l'andamento della domanda turistica nel tempo. Negli ultimi anni, tra il 2019 e il 2024, il numero di arrivi è aumentato da circa 8.100 a quasi 12.000. Ancora più evidente è la **crescita delle presenze**, che rappresentano il numero di arrivi moltiplicato per il numero di notti trascorse sul territorio. Questo indicatore è passato da circa 18.000 a oltre 39.000 presenze, evidenziando una **crescita significativa dell'attrattività turistica del territorio**, espressa in particolare dall'aumento della permanenza media dei visitatori.

Questo aspetto è particolarmente rilevante anche dal punto di vista economico, poiché una permanenza più lunga dei turisti sul territorio comporta generalmente un maggiore indotto turistico per le attività locali.

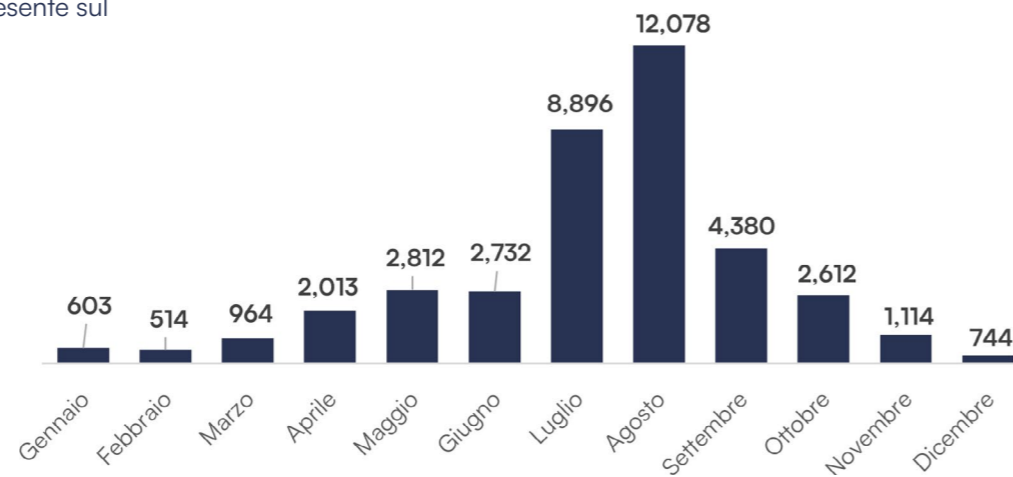
Un ulteriore elemento di interesse riguarda la distribuzione temporale delle presenze nel corso dell'anno. Dal grafico emerge come oltre **la metà delle presenze annuali si concentri nei mesi di luglio e agosto**, con un picco nel mese di agosto che supera le 12.000 presenze. Questo valore è circa tre volte superiore alle presenze di settembre e oltre cinque volte superiore a quelle registrate nei mesi di maggio e giugno. Negli altri mesi dell'anno, invece, i livelli di presenza risultano decisamente più contenuti.

Questa dinamica evidenzia una forte stagionalità dei flussi turistici, concentrati in periodi specifici dell'anno, che possono **accentuare le criticità legate alla mobilità e alla gestione degli spazi urbani**. In un comune di circa 5.000 abitanti, infatti, in alcuni momenti dell'anno la popolazione presente sul territorio può più che raddoppiare.

Andamento di arrivi e presenze



Presenze



Angera località turistica



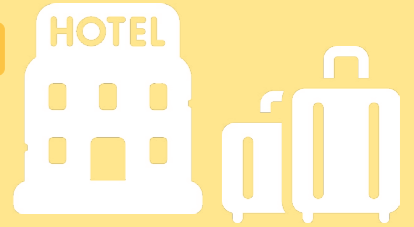
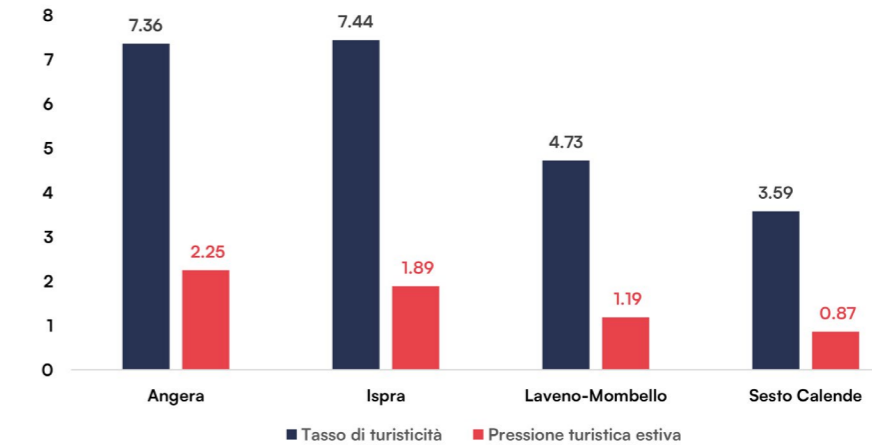
Per comprendere meglio il livello di pressione turistica del territorio, il caso di Angera è stato confrontato con alcune località limitrofe del Lago Maggiore. In particolare, è stato calcolato il **tasso di turisticità**, ovvero il rapporto tra il numero totale di presenze turistiche annuali e la popolazione residente. Dal confronto emerge come Angera presenti un tasso di turisticità simile a quello di Ispra, ma più elevato rispetto a località come Laveno e Sesto Calende.

Un secondo indicatore analizzato è il **tasso di pressione turistica**, che misura il numero di presenze turistiche nel mese di massima affluenza, che nel caso di tutte le località considerate il mese di agosto, in rapporto alla popolazione residente. Anche secondo questo indicatore, Angera registra valori particolarmente elevati rispetto alle altre località lacustri analizzate.

Infine, risulta interessante analizzare la **provenienza delle presenze turistiche**. Come evidenziato dal grafico, circa il 90% delle presenze è costituito da turisti stranieri. Questo dato è in parte spiegato dal fatto che i visitatori provenienti da paesi più lontani hanno una maggiore necessità di pernottare sul territorio. Tuttavia, il dato conferma anche il **significativo grado di attrattività internazionale del comune**.

Alla luce di queste dinamiche, diventa ancora più importante, nell'ambito del piano della mobilità, gestire in modo efficace i flussi turistici nei periodi di maggiore affluenza, al fine di ridurre le criticità legate alla circolazione, alla sosta e alla fruizione degli spazi pubblici.

Attrattività turistica



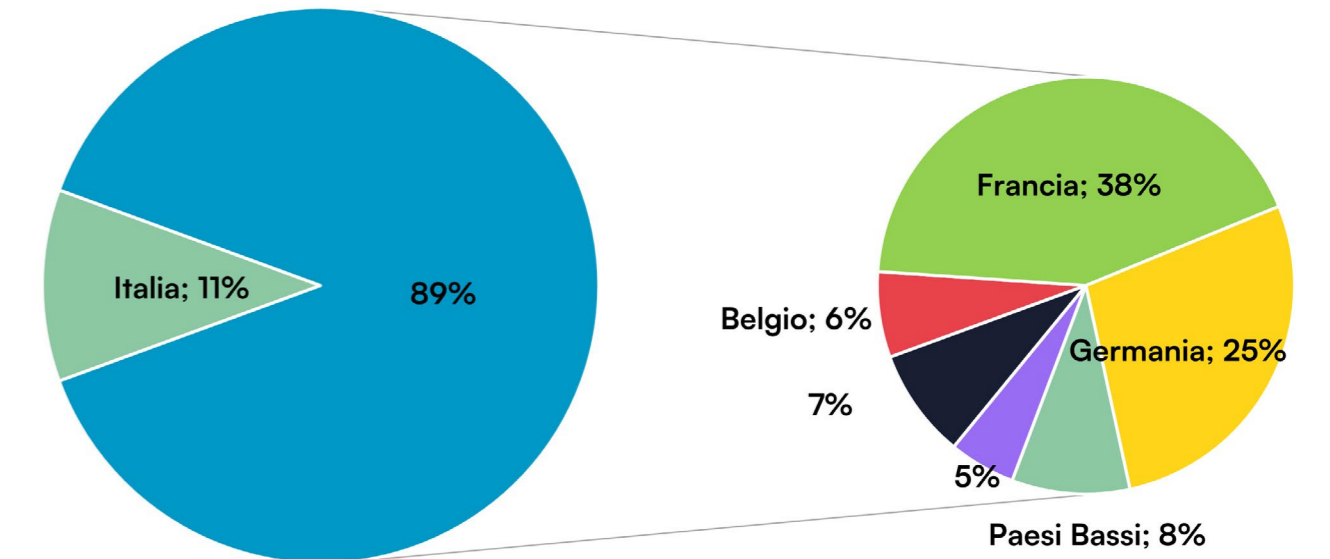
Tasso di turisticità

= presenze turistiche/residenti

Tasso di pressione turistica

= presenze turistiche agosto/ popolazione residente

Provenienza delle presenze turistiche



Gli attrattori di mobilità, l'offerta

La viabilità e la sosta

Per comprendere le dinamiche di spostamento all'interno del Comune di Angera è necessario individuare i principali attrattori di mobilità presenti sul territorio, con particolare attenzione alla struttura della viabilità e all'offerta e distribuzione della sosta.

La viabilità principale del comune si articola lungo **tre assi principali, da nord la Via Varesina, da sud la Via Milano**, a il principale asse di accesso al centro storico che da est verso ovest, arriva al lungolago lungo **via Matteotti, Via Mazzini, Via Roma, Piazza Garibaldi**. Questi assi primari si incrociano presso la rotonda in via Caduti Angeresi, in prossimità del cimitero a est del centro abitato. Nella zona occidentale del centro storico si sviluppa via Mario Greppi una via a senso unico verso ovest, con numerose vie di accesso a senso unico che mettono in comunicazione con piazza Garibaldi ed il lungolago. Dal centro storico in direzione est invece vi sono numerose vie a doppio senso, che mettono in comunicazione l'area del lungo lago con il centro abitato e la via Varesina e la Via Milano.

L'offerta di sosta pubblica nel Comune di Angera, escludendo la sosta su strada e quella pertinenziale delle abitazioni private, **supera complessivamente i 1.000 posti auto**. Questa si distribuisce **in oltre 35 aree di sosta** che sono **concentrate principalmente nel centro storico**. Sul lungo lago, tra piazza Garibaldi, Viale della Repubblica, Viale Ungheria e Via Soldani ci sono circa 1/3 del totale con oltre 300 posti auto disponibili. Nell'area centrale non adiacente al lago ci sono altrettanti posti

auto, circa 300, concentrate nell'area dell'Ospedale (100 + 25 posti), nella Piazza Parrocchiale (45 posti), nei pressi dell'ufficio postale (circa 30 posti) e nel parcheggio di Via Piazza (32 posti).

Il resto dei parcheggi invece si concentrano nella zona est del centro abitato, tra Via Arena, zona del cimitero e lungo la Via Milano all'ingresso dell'area abitata del comune.

All'interno del quadro conoscitivo, l'obiettivo è quello di individuare delle aree parcheggio che possono essere definite come potenziali aree di attestamento della sosta, in grado di supportare strategie di gestione della mobilità volte a ridurre la pressione veicolare nelle aree più centrali e sensibili, favorendo al contempo l'accessibilità pedonale alle principali destinazioni urbane.

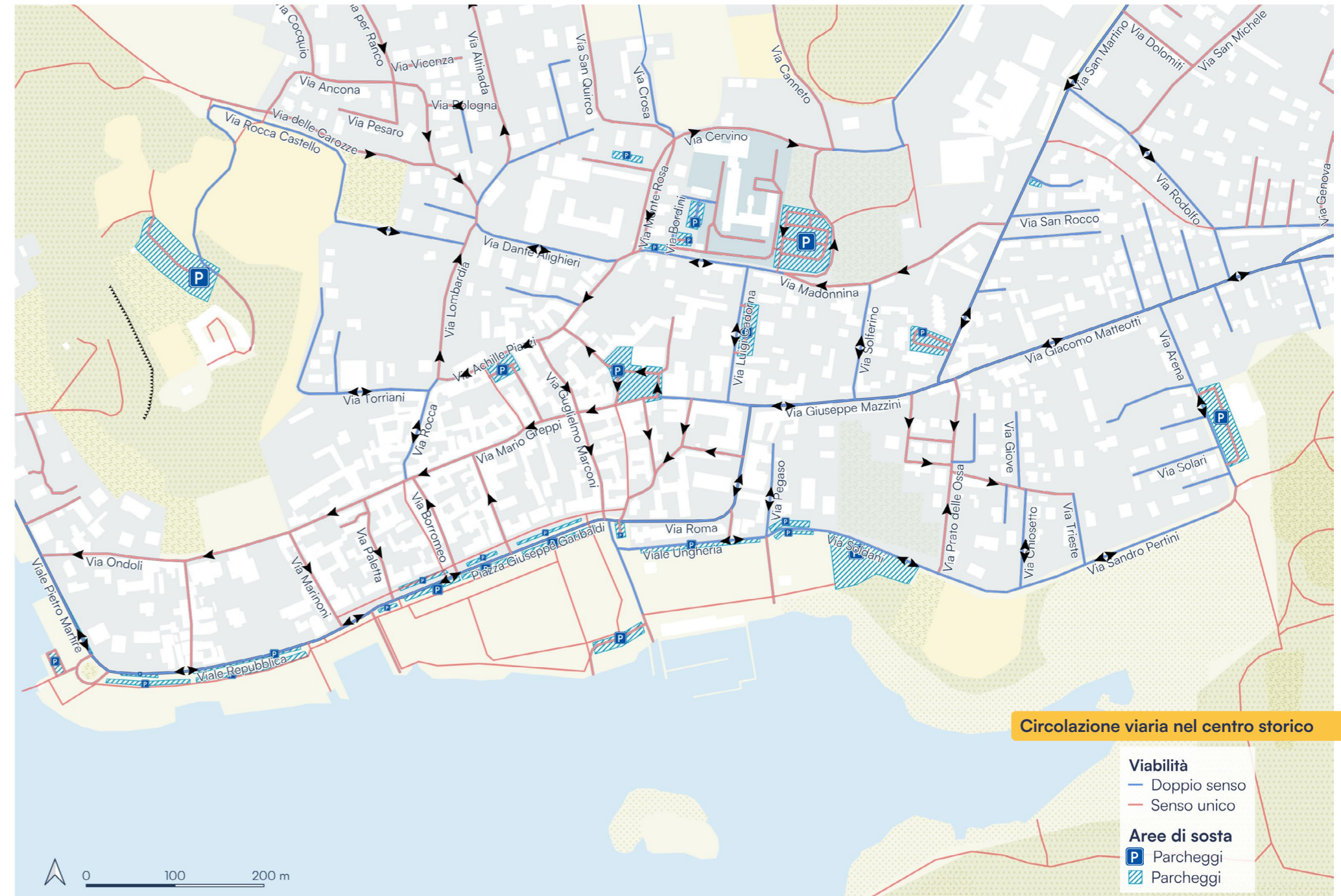
Una corretta organizzazione dell'offerta di sosta rappresenta uno strumento fondamentale per governare le dinamiche di mobilità urbana. Se da un lato la sosta costituisce un servizio essenziale per cittadini e utenti, dall'altro può favorire l'attrazione di traffico veicolare all'interno del tessuto urbano, generando situazioni di congestione e criticità che richiedono un'attenta gestione.



circa 35
aree parcheggio
pubbliche



oltre 1000
posti auto
pubblici



Offerta turistica e poli attrattori

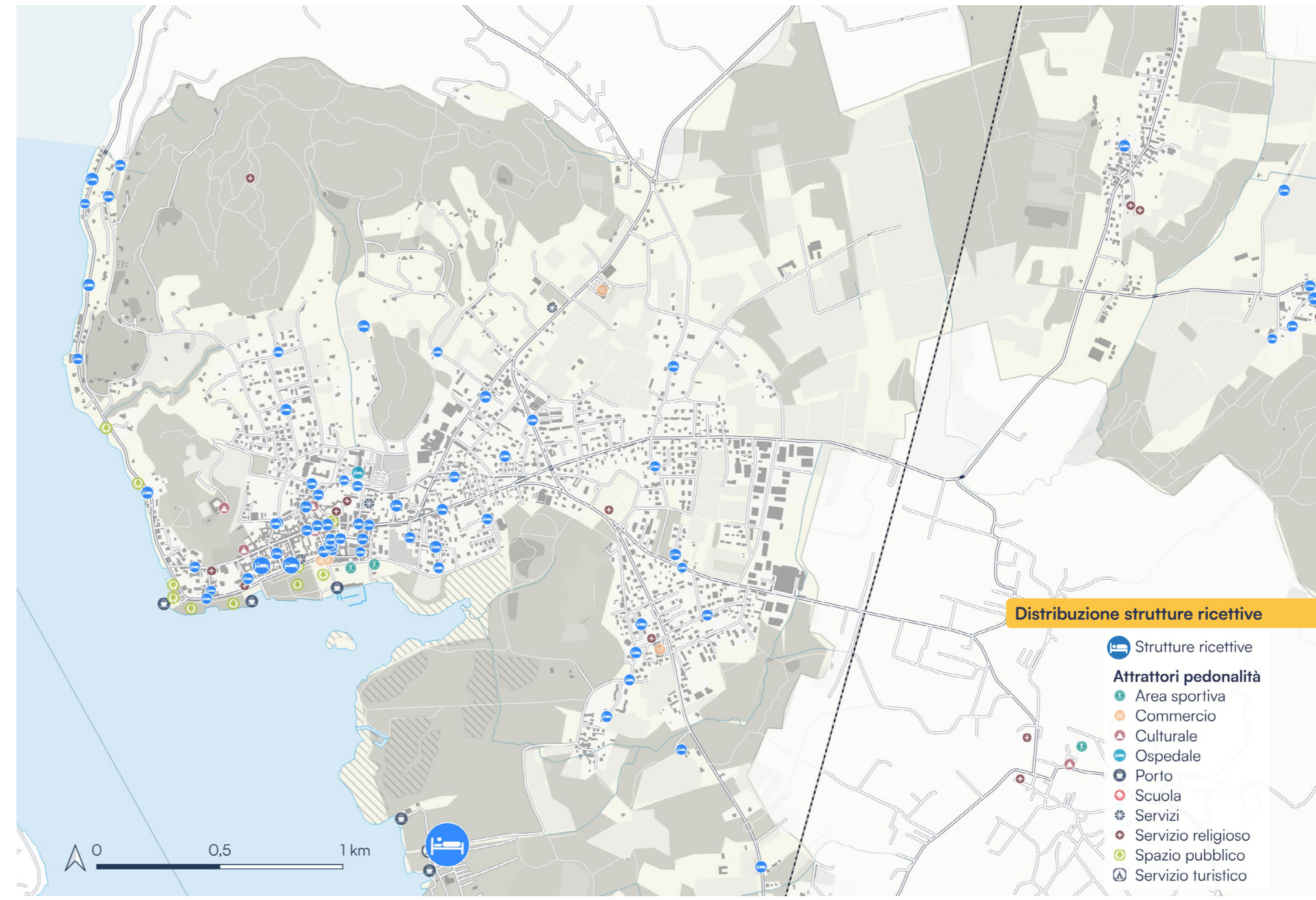
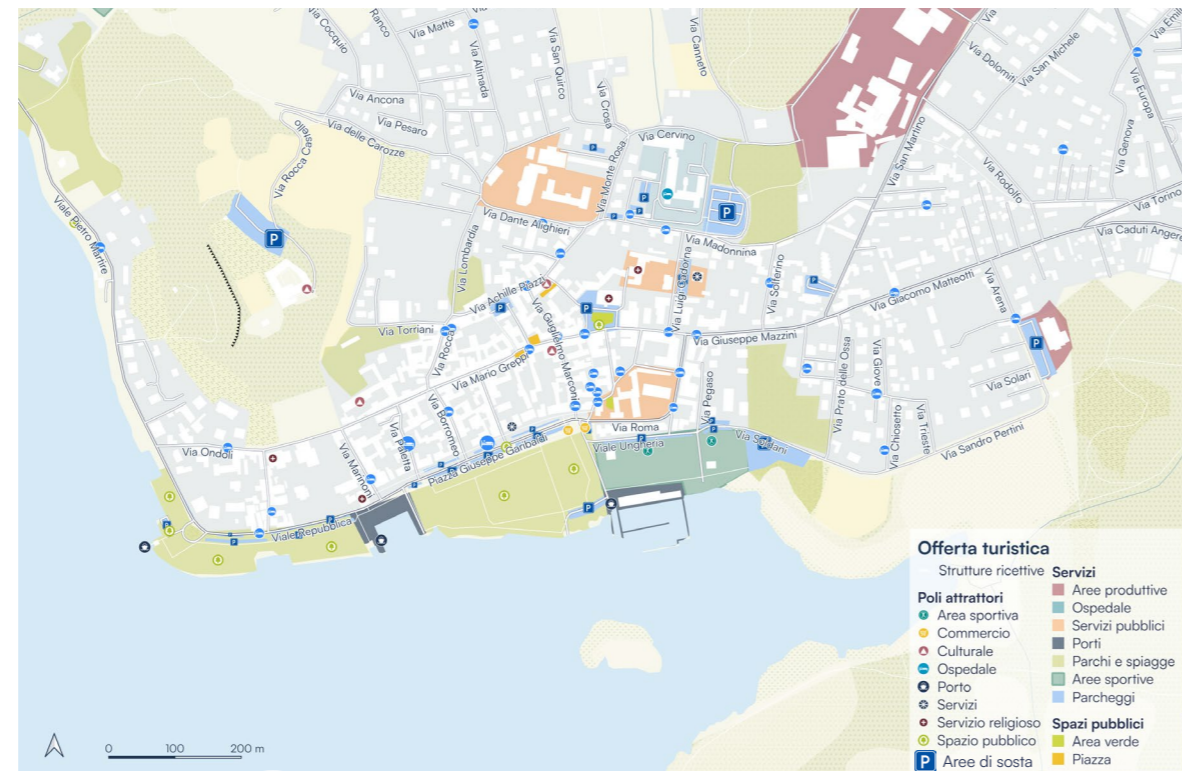


L'offerta turistica infrastrutturale del Comune di Angera conta circa **70 strutture ricettive, per un totale di circa 180 camere e oltre 2.000 posti letto** complessivi. Tuttavia, la struttura dell'offerta risulta fortemente sbilanciata: circa **l'80% delle strutture è costituito da piccole unità ricettive**, principalmente affittacamere con 2-3 camere, che complessivamente offrono circa 300 posti letto, pari a circa il 15% del totale. Queste strutture si concentrano prevalentemente nel centro storico, in prossimità dei principali poli attrattori, mentre una quota minore è distribuita in modo più diffuso nel centro abitato.

Accanto a questa componente diffusa, si evidenzia la presenza di una struttura ricettiva di grandi dimensioni, rappresentata dal **campeggio situato a sud del centro abitato, che da solo concentra circa 1.600 posti letto, pari a circa l'80% della capacità** complessiva. Le restanti strutture risultano invece poche unità di dimensione medio-piccola.

A partire dai dati relativi alle presenze nel mese di picco (agosto, circa 12.000 presenze), l'offerta complessiva appare in linea generale sufficiente a soddisfare la domanda turistica, con un livello medio di occupazione pari a circa un terzo della capacità disponibile. Tuttavia, la forte concentrazione dei posti letto in un'unica struttura evidenzia uno squilibrio nell'organizzazione dell'offerta ricettiva, che dipende in larga parte da una sola tipologia di struttura.

Dal punto di vista della mobilità e dell'accessibilità turistica, questa configurazione rende particolarmente rilevante il tema del collegamento tra il campeggio e il centro storico, distante circa 1 km in linea d'aria. Risulta quindi strategico rafforzare le connessioni pedonali e ciclabili tra queste due polarità, al fine di ridurre la dipendenza dall'automobile e limitare l'attraversamento veicolare delle aree centrali e delle principali direttrici urbane.



Il servizio di trasporto pubblico



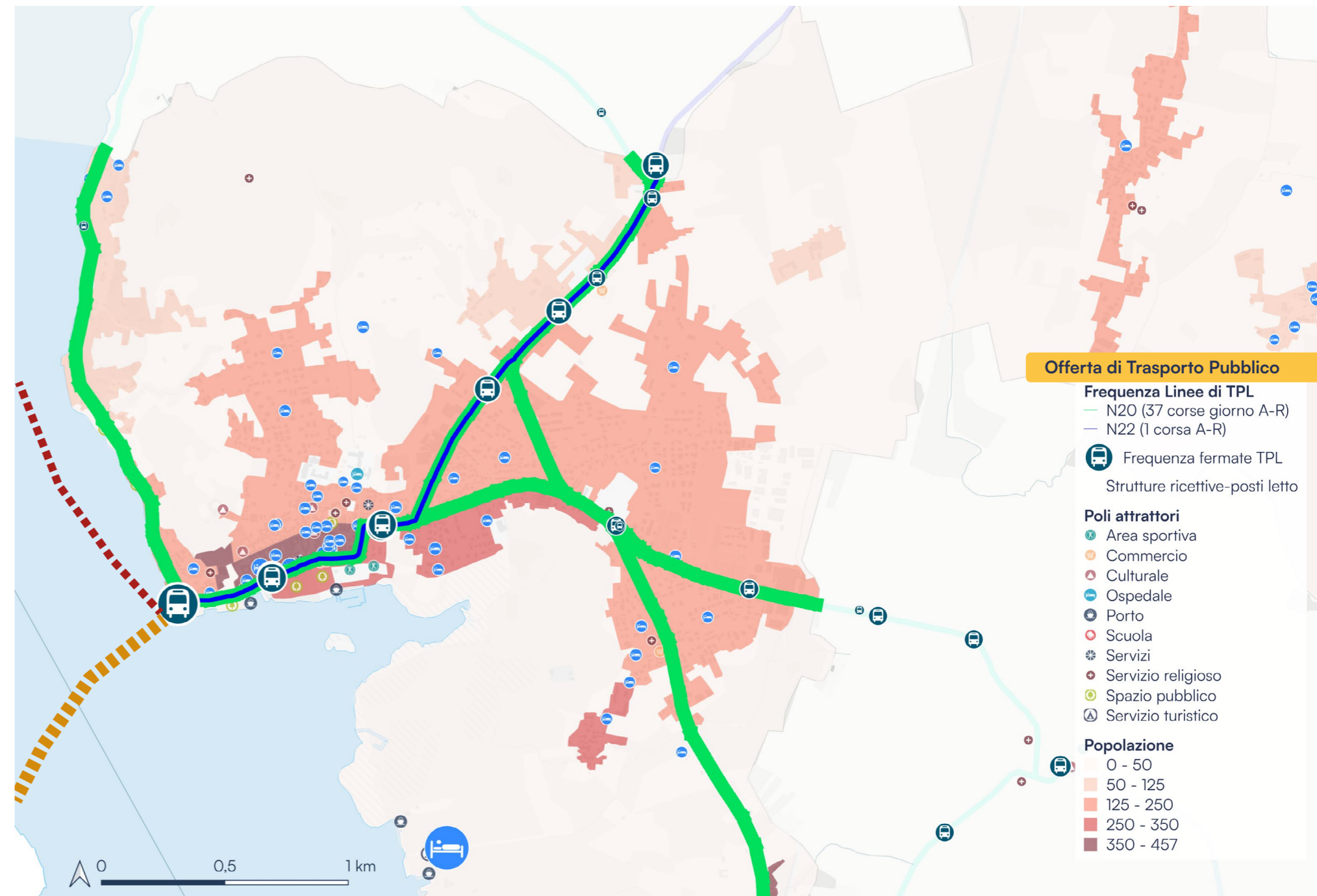
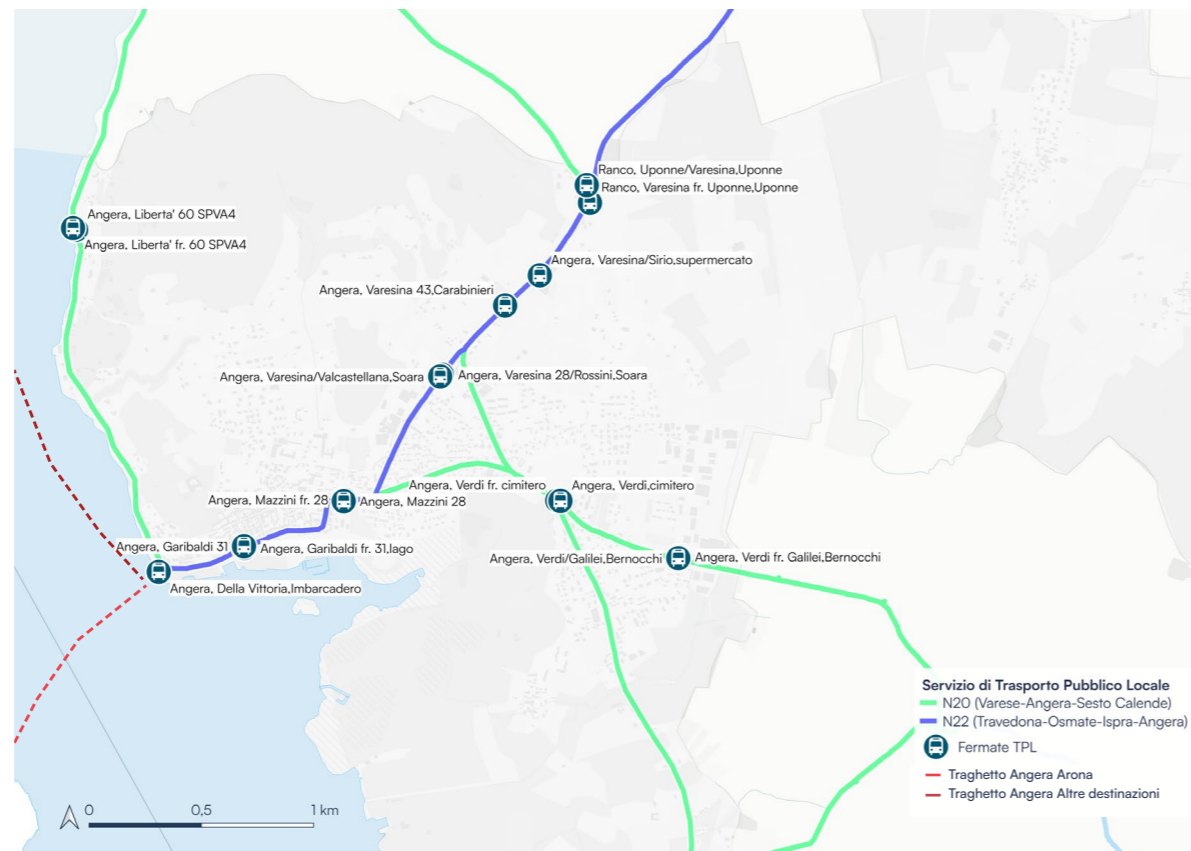
Il servizio di trasporto pubblico nel Comune di Angera è garantito principalmente dal trasporto su gomma e dal servizio di navigazione lacuale, con partenza dall'imbarcadere.

Il servizio autobus rappresenta la principale modalità di trasporto pubblico su gomma, che viene gestito dalle Autolinee Varesine, con **collegamenti regolari tra Angera, Sesto Calende e Varese (linea 20)**, oltre che con i comuni limitrofi. Nel complesso, si registrano circa **17 corse giornaliere per direzione lungo l'asse principale**, a cui si aggiungono alcune corse più specifiche, in particolare nelle fasce orarie pomeridiane, a servizio degli spostamenti pendolari.

Il tracciato del servizio attraversa il territorio comunale in direzione sud-nord, collegando il centro abitato e il centro storico, fino all'area dell'imbarcadere, e prosegue verso i comuni limitrofi. In direzione opposta, il percorso presenta alcune variazioni, includendo il passaggio sul lungolago e garantendo la connessione con le principali direttrici di accesso al territorio.

Il **servizio di navigazione lacustre**, gestito dalla società di Navigazione Laghi del Lago Maggiore, con partenza dall'imbarcadere situato in Viale della Repubblica, **collega Angera** con le principali località del Lago Maggiore. In particolare, il collegamento **con Arona** risulta il **più frequente**, con un numero elevato di corse giornaliere, mentre le altre destinazioni presentano frequenze più contenute.

Nel complesso, il sistema di trasporto pubblico appare orientato principalmente agli spostamenti sistematici, in particolare scolastici e pendolari, con una programmazione che riflette le principali fasce orarie di domanda. Rimane invece più limitata la copertura rispetto agli spostamenti turistici e ricreativi, soprattutto nei periodi di maggiore affluenza, evidenziando potenziali margini di miglioramento in termini di integrazione e accessibilità complessiva del sistema.



Infrastrutture ciclabili



La rete ciclabile di Angera si struttura attualmente attorno a **due assi principali**:

- Il primo si sviluppa lungo la direttrice nord-sud, provenendo da Sesto Calende e proseguendo verso Ispra, ricalcando la **dorsale del Lago Maggiore** prevista dalla pianificazione regionale (PRMC). A questo si affianca una diramazione secondaria che connette il campeggio, i percorsi escursionistici lungo la sponda meridionale del territorio e l'oasi naturalistica della Bruschera.
- Il secondo asse si sviluppa invece lungo il fronte lago, attraversando il centro storico di Angera e proseguendo in direzione di Ranco.

Ad oggi, tuttavia, lo stato di attuazione della rete risulta ancora limitato, con circa **1,16 km di infrastruttura ciclabile effettivamente realizzata**. La tipologia prevalente è quella **ciclopedonale**, spesso caratterizzata da soluzioni a basso impatto, quali pavimentazioni in ghiaia e sezioni non rigidamente definite, in quanto i tracciati attraversano prevalentemente ambiti naturali e aree protette.

L'obiettivo complessivo è quello di connettere i tratti attuali e di progetto in un sistema continuo, riconoscibile, sicuro e adeguatamente segnalato, in grado di rendere la mobilità ciclabile una reale alternativa all'uso dell'automobile, anche in considerazione della vocazione turistica stagionale del territorio.

Ciclabilità e morfologia

Un ulteriore elemento centrale nella valutazione dell'offerta di mobilità riguarda la presenza e il potenziale sviluppo delle infrastrutture ciclabili, che rappresentano uno strumento fondamentale per ampliare le alternative all'uso dell'automobile privata negli spostamenti quotidiani.

Tuttavia, la sola disponibilità di percorsi dedicati non è sufficiente a descrivere la reale attitudine di un territorio alla mobilità ciclabile: risulta infatti determinante considerare anche la morfologia del suolo, e in particolare l'**andamento delle pendenze**, fattore che **incide in modo significativo sull'accessibilità e sulla fruibilità sia ciclabile sia pedonale**.

La **mappa delle pendenze** evidenzia una differenziazione morfologica del territorio comunale. L'area urbana centrale di Angera e il territorio a sud e sud-est, infatti, risultano caratterizzate da un assetto prevalentemente pianeggiante, mentre verso nord-ovest, adiacente al lago il territorio assume un andamento progressivamente collinare. In particolare, sono evidenziate in verde le aree con pendenze inferiori al 5%, generalmente considerate compatibili con un utilizzo agevole della bicicletta da parte di

Mappa delle pendenze



Pendenza
Scala
80,139038
0

Percorsi ciclabili
— Pianificati
— Esistente

0 0,5 1 km

un'utenza ampia e diversificata, comprendente bambini, anziani e persone meno allenate. Il territorio dunque ricade **prevalentemente in ambiti morfologicamente favorevoli alla ciclabilità**, con un limite piuttosto chiaro individuabile dove sono presenti la Rocca di Angera e la collina di San Quirico.



Stato della rete ciclabile

Percorsi ciclabili
- - - Pianificate
— Esistente
- - - Pianificazione provinciale

Progetto viabilità
- - - bretella

Servizi sul territorio
■ Aree produttive
■ Ospedale
■ Servizi pubblici
■ Porti
■ Parchi e spiagge
■ Aree sportive
■ Strutture turistiche



0 0,5 1 km

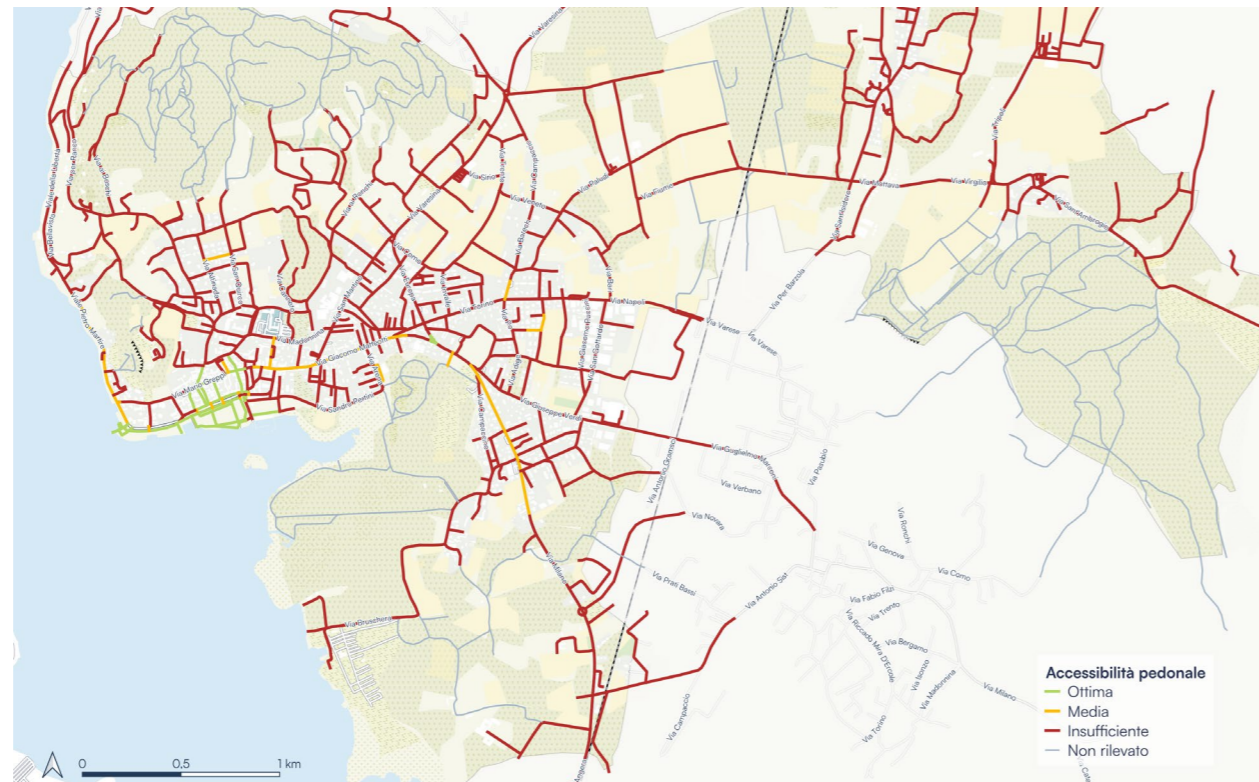


I percorsi pedonali



La mappatura proposta si pone l'obiettivo di analizzare in modo sistematico la qualità e il **grado di accessibilità dei percorsi pedonali** presenti lungo la viabilità principale all'interno del territorio di Angera. L'indagine non si limita alla semplice presenza o assenza dei marciapiedi, ma considera una pluralità di fattori che incidono concretamente sulla fruibilità degli spazi da parte dei pedoni, inclusi gli utenti con mobilità ridotta. La valutazione è stata articolata secondo una **classificazione qualitativa**, costruita sulla base delle caratteristiche fisiche e funzionali degli elementi presenti lungo i tracciati analizzati:

- **Ottima:** identifica le situazioni in cui il sistema pedonale risulta pienamente adeguato e conforme agli standard normativi. Rientrano in questa classe le strade dotate di marciapiedi su entrambi i lati, con larghezze idonee a garantire il passaggio in sicurezza e il comfort degli utenti. A ciò si aggiunge una configurazione dello spazio stradale che favorisce naturalmente la mobilità pedonale, come avviene tipicamente nelle vie del centro storico, dove la ridotta velocità veicolare e la scala urbana contribuiscono a creare un ambiente accessibile e vivibile.
- **Media:** situazioni intermedie, in cui sono presenti elementi pedonali ma con limitazioni significative: tratti con marciapiede su un solo lato, oppure su entrambi i lati ma con dimensioni non conformi agli standard. In alcuni casi, pur essendo presenti infrastrutture, queste risultano accessibili solo parzialmente, ad esempio per utenti con disabilità, a causa di barriere architettoniche, discontinuità o criticità nella manutenzione.
- **Insufficiente:** tratti in cui l'accessibilità pedonale è fortemente compromessa o assente. Quando i marciapiedi non sono presenti oppure, se esistenti, risultano inadeguati sotto il profilo dimensionale o funzionale, in particolare per le persone



con mobilità ridotta. In questi casi, la sicurezza e la praticabilità del percorso pedonale risultano significativamente carenti.

- **Non rilevato:** attribuito a quei tracciati non inclusi nell'analisi in quanto collocati al di fuori del contesto urbano di riferimento o non pertinenti rispetto agli obiettivi della mappatura. La valutazione dell'accessibilità pedonale in un contesto rurale collinare, infatti, richiede un approccio metodologico differente rispetto a quello adottato in ambito urbano in cui l'analisi si concentra prevalentemente su elementi infrastrutturali quali marciapiedi, attraversamenti e intersezioni assenti nei contesti collinari.

Dall'analisi emerge chiaramente come una parte significativa del territorio sia **priva di collegamenti pedonali sicuri, continui e chiaramente definiti**. Il centro storico presenta condizioni generalmente favorevoli: i percorsi lungo il lago, inseriti in contesti di pregio e accompagnati da filari alberati, offrono sezioni adeguate e un'elevata qualità spaziale per la fruizione pedonale. Tuttavia, anche in queste aree permangono elementi di criticità, in particolare in corrispondenza delle intersezioni stradali. Si rende pertanto necessario ripensare e riqualificare tali nodi, intervenendo sulla messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali. Questo aspetto è fondamentale per garantire livelli ottimali di accessibilità e sicurezza, soprattutto in relazione ai consistenti flussi di persone che interessano il lungolago e che registrano un significativo incremento durante la stagione estiva.



Valutazione della rete pedonale

Accessibilità pedonale	Poli attrattori
— Ottima	Area sportiva
— Media	Mercato
— Insufficiente	Culturale
— Non rilevato	Ospedale
Servizi	Porto
Ospedale	Scuola
	Servizi
	Servizio religioso
	Parco - spiaggia

Le analisi territoriali e di mobilità



Traffico ed scontri stradali

La pianificazione degli interventi infrastrutturali e delle modifiche alla viabilità è guidata dalla necessità di migliorare la scorrevolezza del traffico e aumentare la sicurezza degli utenti della strada. In questo contesto, risulta particolarmente rilevante l'analisi dei flussi veicolari e della localizzazione degli incidenti stradali, al fine di individuare le principali criticità su cui intervenire.

La mappa riportata nella pagina a fianco rappresenta una **stima del traffico veicolare sulla rete stradale** del Comune di Angera. Tale stima è stata elaborata attraverso un modello di traffico basato sulle matrici origine-destinazione ISTAT 2011 relative agli **spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola**, successivamente aggiornate ed elaborate mediante software di routing.

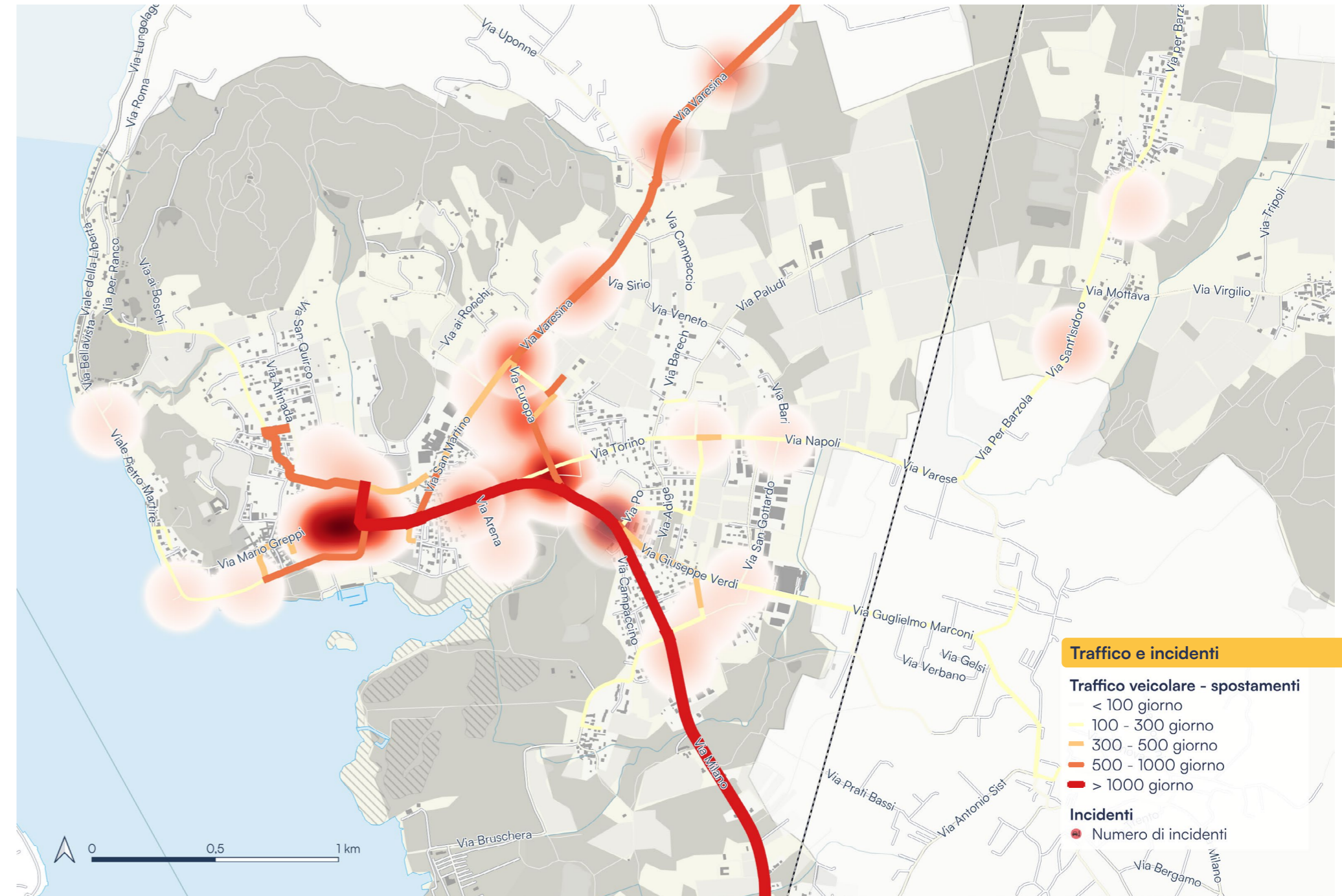
In coerenza con quanto emerso dall'analisi della domanda di mobilità, si evidenzia come i **flussi più rilevanti** si sviluppino **lungo l'asse in direzione sud, in relazione ai collegamenti con Sesto Calende, Novara e l'area dell'alto milanese**. Tali flussi interessano in primo luogo Via Milano e, all'interno del centro urbano, Via Matteotti e Via Mazzini, che risultano tra le direttrici maggiormente sollecitate, con **oltre 1.000 spostamenti giornalieri** stimati.

Ulteriori **assi di traffico rilevanti** sono rappresentati da Via Varesina verso nord e, in misura minore, da Via Europa. All'interno del centro abitato, si segnala inoltre come area potenzialmente critica quella compresa tra l'ospedale e il polo scolastico, caratterizzata da flussi concentrati in specifiche fasce orarie. Risultano invece meno sollecitate le direttrici verso Ranco lungo il lungolago e verso le principali frazioni del territorio comunale.

Incidentalità

Per quanto riguarda l'**incidentalità**, si individuano alcuni punti critici ricorrenti, in particolare in centro storico nell'area tra Via Mazzini, Via Roma e Via Cadorna, oltre all'area tra Via Torino in prossimità con gli incroci con Via Rodolfo e Via Europa. Altre aree del centro abitato in cui si rilevano incidenti, sono quelle in prossimità della **rotatoria del cimitero e lungo Via Varesina**, soprattutto in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità secondaria.

È importante sottolineare che l'analisi del traffico si basa su una simulazione dei flussi sistematici, che rappresentano solo una parte della mobilità complessiva. I valori stimati possono quindi variare, soprattutto nei periodi di maggiore afflusso turistico. Tuttavia, l'analisi consente comunque di cogliere le principali dinamiche strutturali e ricorrenti della mobilità quotidiana, fornendo indicazioni utili per l'individuazione delle criticità e la definizione degli interventi.



Traffico e incidenti

Traffico veicolare - spostamenti

- < 100 giorno
- 100 - 300 giorno
- 300 - 500 giorno
- 500 - 1000 giorno
- > 1000 giorno

Incidenti

- Numero di incidenti

La mobilità attiva (pedonalità e ciclabilità)



L'analisi del potenziale ciclabile introdotta nelle pagine precedenti può essere arricchita con il dettaglio geografico degli spostamenti fattibili in bicicletta. Questo permette di individuare le zone ad alto flusso potenziale di biciclette e di pianificare interventi infrastrutturali integrativi di quelli esistenti.

La mappa a fianco mostra l'intensità del **flusso di bici potenziale** sulla rete viaria del centro abitato di Angera. Oltre agli assi di viabilità principali, come **Via Mazzini, Via Matteotti, Via Diaz, Via Roma, verso il Lungolago e Piazza Garibaldi**, emergono zone ad alto potenziale a nord del centro storico nei pressi della **scuola e dell'Ospedale e fino alla strada per Ranco**, che interessa da sud verso nord la via Cadorna, Via Madonnina e Via Dante. Un'altra area potenziale è quella verso nord est lungo la **Via San Martino verso Via Varesina**.

Ulteriori assi potenzialmente interessanti sono quelli che connettono il centro abitato verso le frazioni come Via Torino e Via Napoli in direzione Frazione Barzola o lungo Via Caduti Angeresi e Via Verdi in direzione Taino e la Frazione di Cheglio.

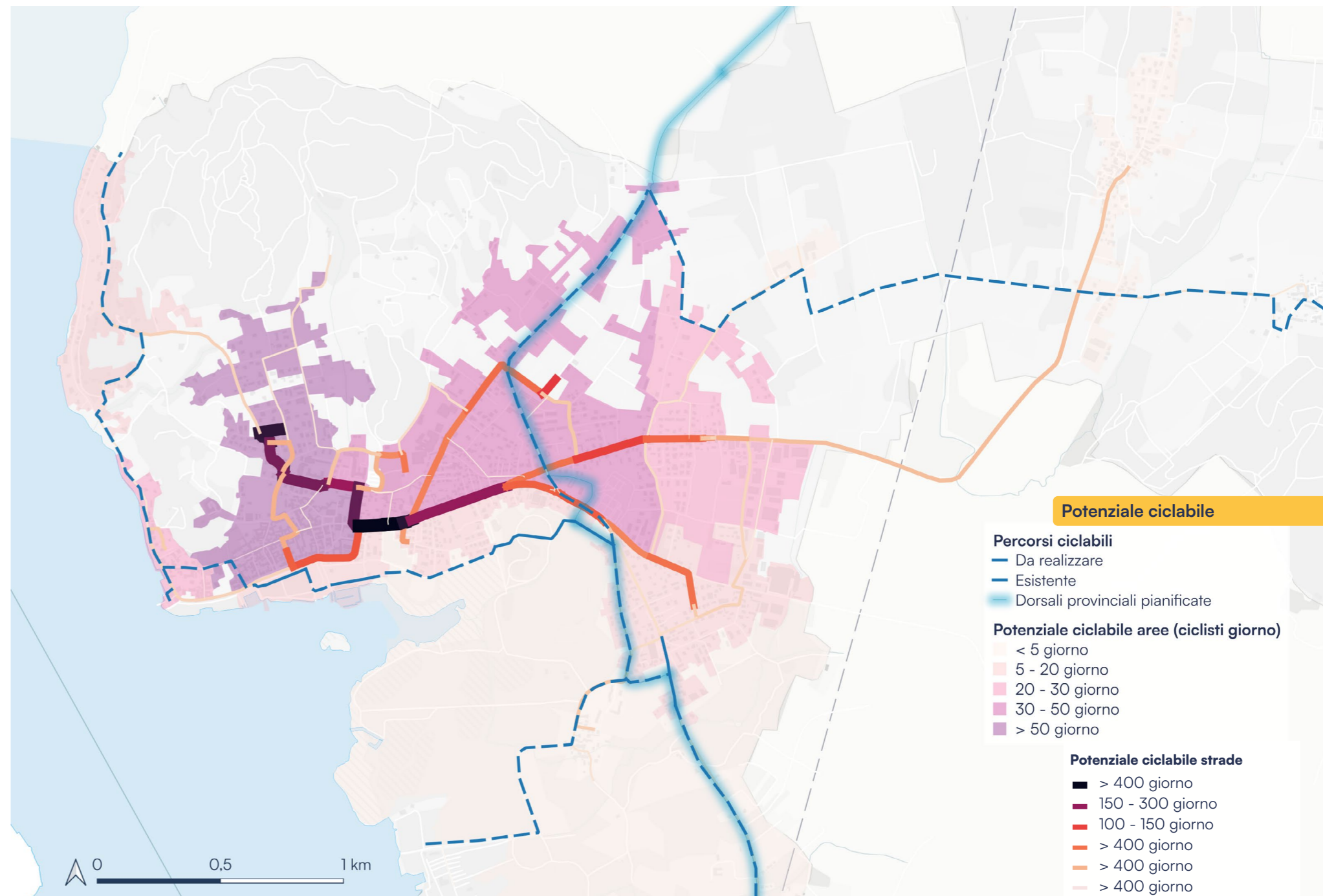
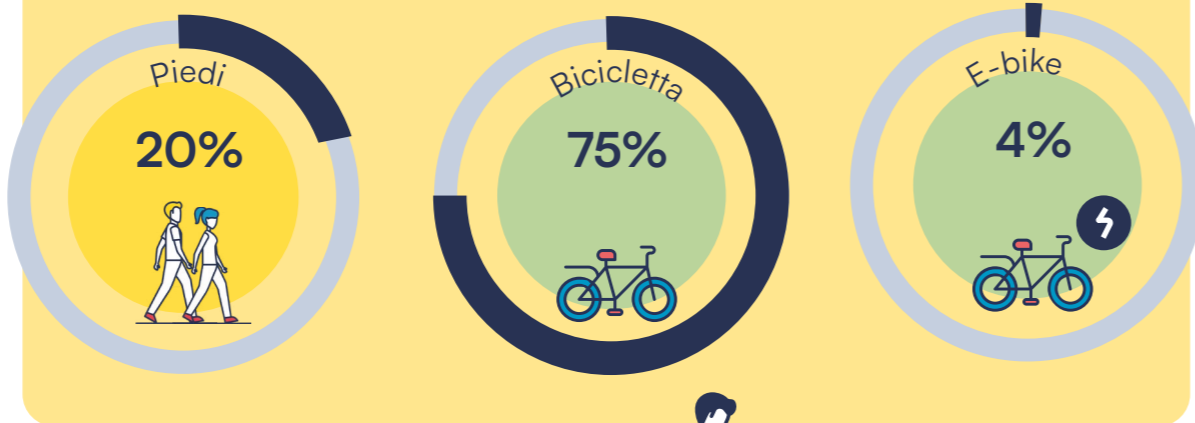
Esaminando l'attuale attuazione e pianificazione della rete ciclabile alla luce dell'analisi spaziale del potenziale si può notare come le esigenze di spostamento in parte seguano parallelamente la via principale di ingresso al centro storico, con lo sviluppo della ciclopedonale che da est del centro abitato, nei pressi del cimitero, prosegue verso ovest nell'Oasi della Bruschera, per poi proseguire **lungo Via Pertini e Via Soldani, Viale Ungheria verso Piazza Garibaldi**.

Allo stesso tempo **risulta scoperto il corridoio che dal centro storico arriva nei pressi della zona delle scuole e dell'ospedale, oltre che all'asse della Via San Martino verso nord-est**, e gli assi di collegamento ad est con le frazioni.

Queste aree dovrebbero quindi dotarsi di soluzioni che favoriscano la mobilità attiva a piedi ed in bicicletta favorendo una maggiore riorganizzazione degli spazi di mobilità e implementando soluzioni di moderazione del traffico con interventi che dovranno essere studiati sulla base delle caratteristiche dell'infrastruttura viaria.

Potenziale ciclabile per gli spostamenti interni

(Frazione degli spostamenti interni fattibile col mezzo)



Accessibilità pedonale e alla sosta

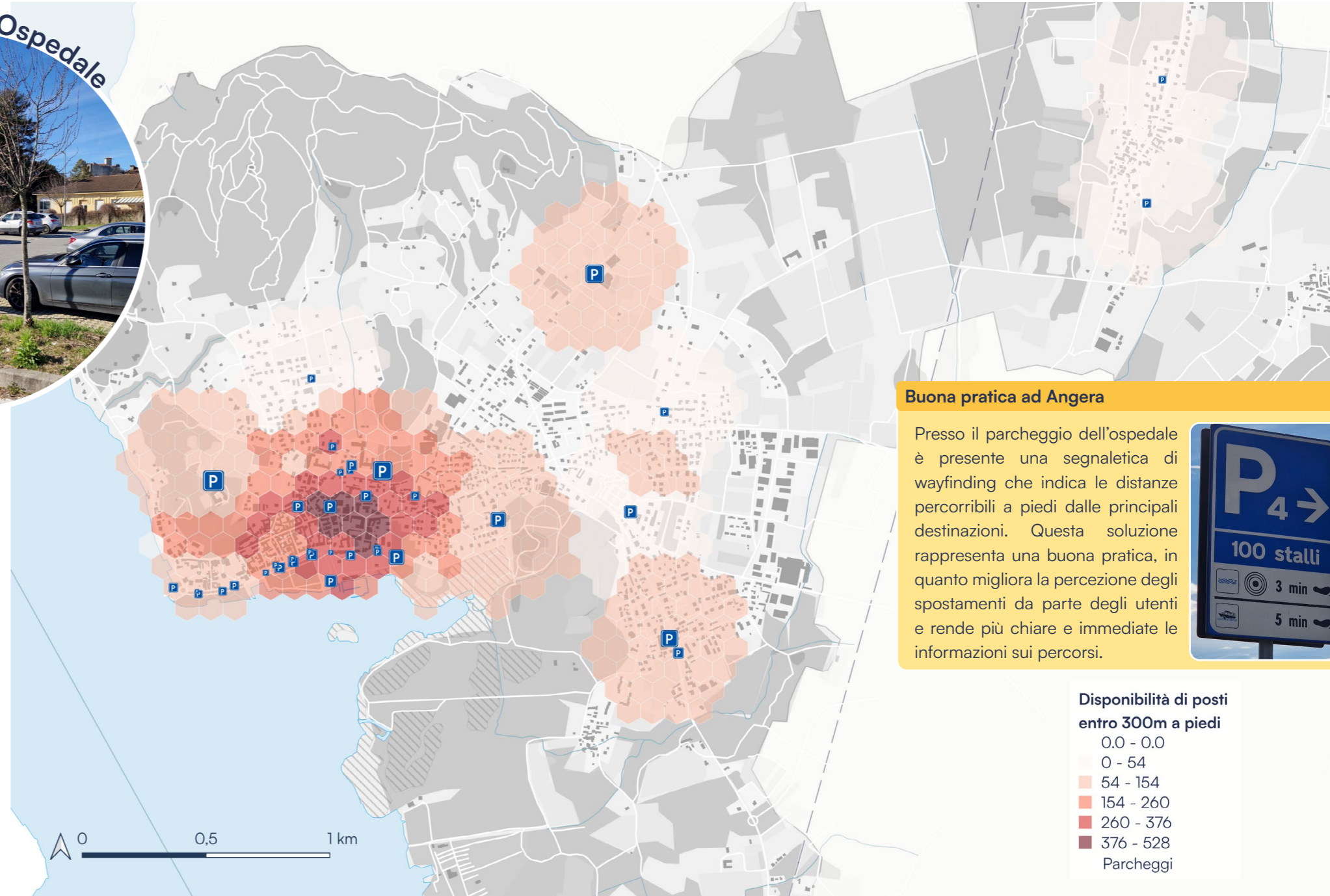


In questa mappa, relativa alla porzione urbana centrale del Comune, vengono incrociati i principali dati analizzati nel quadro conoscitivo sulla mobilità interna. In particolare, sono stati messi in relazione: i poli generatori e attrattori di spostamenti interni (come il centro storico, le aree commerciali e le scuole), l'offerta di sosta pubblica e il livello di accessibilità pedonale da tali aree.

L'obiettivo dell'analisi è evidenziare il **buon livello di accessibilità a piedi presente nell'abitato di Angera**: le aree maggiormente frequentate e più densamente abitate risultano raggiungibili, nella **maggior parte dei casi, in meno di 5 minuti dai principali parcheggi**. Estendendo il raggio di percorrenza a 10 minuti, quasi l'intero insediamento urbano risulta servito da aree di sosta pubblica, mostrando un'efficace copertura del territorio. Le zone da cui sono stati calcolati questi tempi di percorrenza pedonale sono il centro storico, l'area urbana orientale lungo Via Torino e il polo scolastico di Via Volvera; nelle aree residenziali più a nord, invece, prevalgono parcheggi dedicati prevalentemente ai residenti.

Nel dettaglio, in alcune **aree del centro storico vi sono oltre 500 posti auto disponibili entro 300 metri**, mentre la **maggior parte del centro storico dispone di almeno 300 posti auto entro 300 metri**. La maggior parte del centro abitato, può disporre di almeno 50 posti auto entro 300 metri; una distribuzione che conferma come la sosta sia già oggi un elemento strutturato e ben integrato nel sistema urbano.

Questi dati hanno innanzitutto un valore conoscitivo: la **sosta è presente, distribuita e facilmente accessibile dalle principali aree di interesse urbano**. Tuttavia, per ripensare la viabilità interna e migliorare l'accessibilità alle zone più popolate e caratterizzate da frequenti spostamenti quotidiani, sarà necessario riconsiderare il ruolo della sosta e il suo utilizzo, in coerenza con gli obiettivi del piano. Nelle fasi successive, sarà quindi strategico comprendere come rendere più efficiente questo sistema, ad esempio attraverso una più chiara gerarchia dei parcheggi, l'individuazione di aree di attestamento e una migliore integrazione con le azioni di incentivo alla mobilità sostenibile, così da orientare gli spostamenti verso modalità alternative all'auto e contribuire a una migliore qualità urbana complessiva.



Buona pratica ad Angera

Presso il parcheggio dell'ospedale è presente una segnaletica di wayfinding che indica le distanze percorribili a piedi dalle principali destinazioni. Questa soluzione rappresenta una buona pratica, in quanto migliora la percezione degli spostamenti da parte degli utenti e rende più chiare e immediate le informazioni sui percorsi.



Disponibilità di posti entro 300m a piedi

0.0 - 0.0
0 - 54
54 - 154
154 - 260
260 - 376
376 - 528
Parcheggi

Valutazione dello spazio pubblico



Un elemento fondamentale per la vita urbana di una città, come luogo di incontro, interazione sociale e coesione comunitaria è lo **spazio pubblico**. Ad Angera questo ruolo è svolto dal **lungolago**, che si sviluppa lungo Piazza G. Garibaldi e **rappresenta uno dei luoghi più attrattivi e frequentati della città**. Questo ambito è costituito da aree verdi, spiagge, filari alberati e percorsi pedonali che, soprattutto durante la stagione estiva, richiamano un significativo afflusso turistico, offrendo un contatto diretto con il Lago Maggiore.

Il centro storico di Angera presenta, invece, tipologie di spazi pubblici costituite per lo più da piazzette e spazi residuali sottoutilizzati. È stata realizzata una mappatura degli spazi differenziati per tipologie, utile a comprenderne caratteristiche, funzioni e potenzialità.

Le categorie individuate sono: **allea fronte lago** costituito da percorsi pedonali alberati, **area mercato**, **area verde**, **piazza**, e infine, una serie di **spazi urbani residuali** ma strategici, considerati potenzialmente riqualificabili e quindi adatti all'introduzione di nuove funzioni.

La valutazione degli spazi è stata condotta sulla base di una serie di indicatori, definiti per analizzare in modo sistematico la **qualità e la fruibilità degli ambiti urbani**:

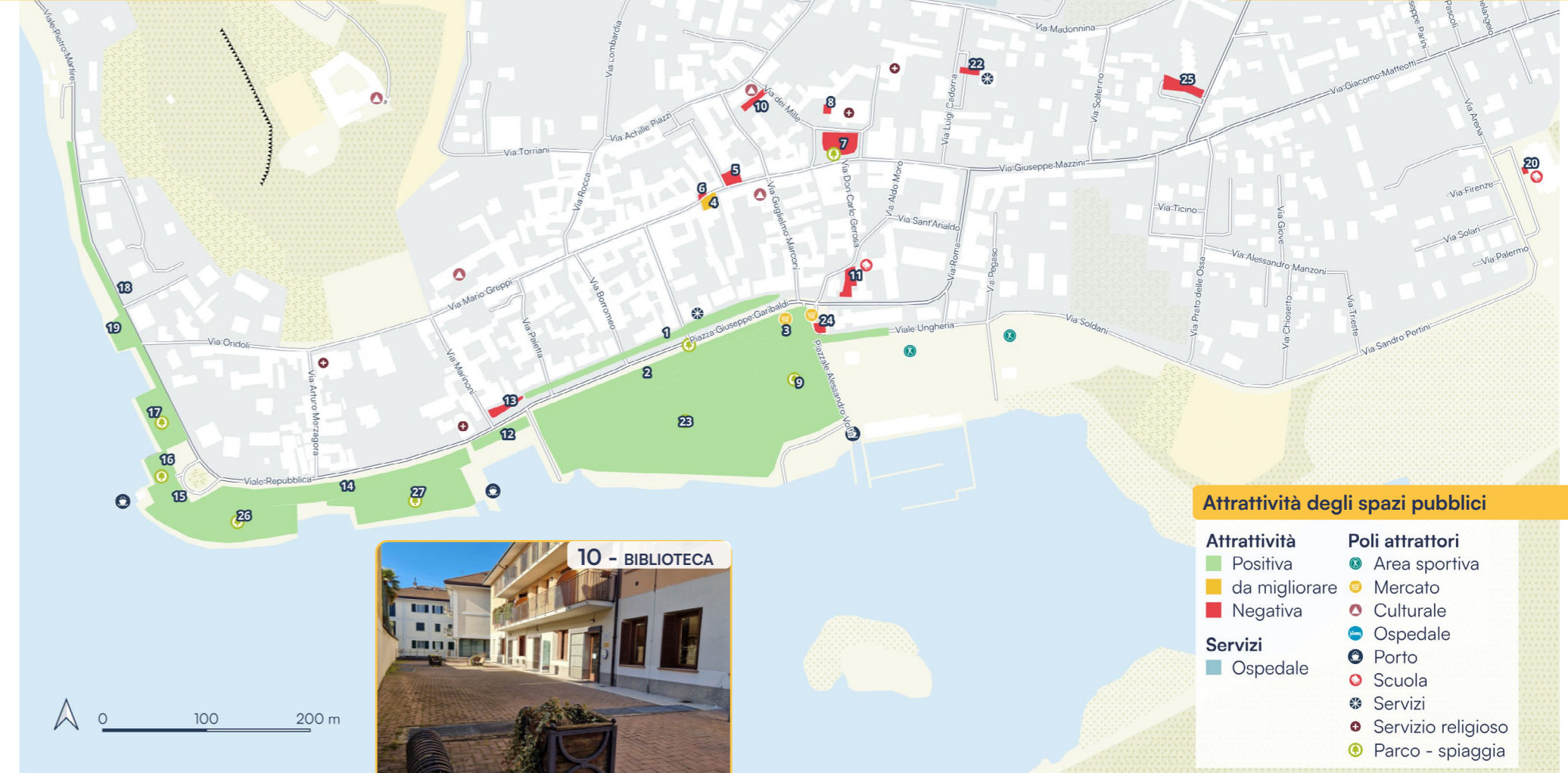
- La **presenza di verde**, per valutare la capacità della vegetazione di generare benefici per le persone e per i servizi circostanti.
- La **percezione di sicurezza** da parte di chi li vive, influenzata da fattori quali la velocità del traffico veicolare adiacente e l'eventuale assenza di collegamenti pedonali diretti.
- L'**attrattività degli spazi**, determinata dalla qualità



strutturale dello spazio, dalle funzioni presenti e dal grado di connessione con i servizi limitrofi, tenendo conto anche dalla presenza di autoveicoli (esternalità negative generate) nelle immediate vicinanze.

- Presenza e l'adeguatezza dell'**arredo urbano**, considerando la disponibilità e il comfort nell'utilizzo delle sedute, la tipologia e la funzionalità degli arredi rispetto alle esigenze delle persone e la loro coerenza con le funzioni vicine, come nel caso delle aree prossime alle scuole.
- L'**accessibilità**, intesa come la presenza di collegamenti pedonali comodi e sicuri, considerando anche i principi del design universale.
- La **connettività con la rete degli spazi pubblici** locali, valutata in termini di facilità di raggiungimento, continuità dei percorsi e chiarezza dell'orientamento.
- La **vicinanza degli spazi pubblici ai luoghi sensibili e vulnerabili**, come scuole e altri servizi, è stata infine considerata come elemento determinante nella definizione delle priorità di intervento, orientando le scelte progettuali verso gli ambiti con maggiore impatto sociale.

Il riassunto dell'analisi è contenuto nella tabella riassuntiva nelle pagine seguenti.





1 - PIAZZA GARIBALDI



21 - VIA DANTE ALIGHIERI - SCUOLE

Gli spazi pubblici di Angera



I dati geo-referenziati emersi dalla mappatura degli spazi pubblici urbani evidenziano come la struttura del centro storico di Angera si articoli in due ambiti distinti: il lungolago e l'area interna del borgo storico. Se il **lungolago** si configura come un sistema già fortemente attrattivo, grazie alla presenza di ampie aree verdi affacciate sul Lago Maggiore e a spazi di fruizione consolidati, il **borgo storico interno** presenta invece margini significativi di miglioramento. In particolare, gli spazi e le aree pubbliche interne mostrano un potenziale ancora inespresso, che potrebbe essere valorizzato attraverso interventi di riconversione orientati al miglioramento della qualità urbana e della sicurezza.

Il centro storico si sviluppa lungo a via Mario Greppi, asse principale e cuore dell'impianto urbano, recentemente oggetto di riqualificazione nella pavimentazione. Gli spazi pubblici ad esso connessi risultano, tuttavia, spesso subordinati alla presenza e al transito delle automobili, limitando la fruibilità e l'attrattività complessiva dell'area.

In questa prospettiva, una **riorganizzazione degli spazi potrebbe favorire una maggiore continuità e qualità dei percorsi pedonali e ciclabili**, incentivando forme di mobilità attiva e rendendo il borgo più accessibile, sicuro e vivibile per tutte le categorie di utenti, inclusi bambini, anziani e persone con ridotta mobilità.

Un caso emblematico è rappresentato dalla **piazza parrocchiale della chiesa di Santa Maria Assunta**, oggi configurata come una rotonda carrabile attorno alla quale si sviluppano spazi di sosta per autoveicoli. La presenza del grande cedro centrale, pur conferendo valore paesaggistico e ombreggiatura, risulta penalizzata da un assetto che privilegia la circolazione e il parcheggio, riducendo la qualità percettiva e l'attrattività dello spazio pubblico.

La riconversione di quest'area, attraverso una riduzione della superficie destinata alle auto e una ridefinizione delle priorità d'uso, potrebbe restituire centralità allo spazio pubblico, trasformandolo in un luogo di aggregazione più sicuro, accessibile e coerente con il valore storico e identitario del contesto urbano.

Priorità di intervento

La tabella riassuntiva rappresenta la sintesi finale del **processo di valutazione degli spazi pubblici**, costruita a partire dall'analisi congiunta di tutti gli indicatori precedentemente descritti. In essa, infatti, ogni area viene classificata in base al livello di priorità di intervento, determinato dalla somma e dal confronto dei diversi fattori considerati, come accessibilità, sicurezza, presenza di verde, attrattività, qualità dell'arredo urbano e connessione con il sistema degli spazi pubblici.

Il **livello di priorità** contrassegnato con il numero **1** individua gli ambiti su cui è necessario intervenire con maggiore urgenza. Si tratta di spazi che presentano criticità più evidenti e che, se riqualificati, possono generare un impatto significativo sulla qualità complessiva del borgo, migliorandone la vivibilità e l'accessibilità per residenti e visitatori. Il numero **2** indica invece una priorità intermedia: in questi casi gli spazi non presentano condizioni di particolare emergenza, ma mostrano comunque margini di miglioramento che rendono auspicabile un intervento nel medio periodo, soprattutto per rafforzarne il ruolo all'interno del sistema urbano.

Infine, le aree classificate con il numero **3** non sono prive di interesse o di necessità di attenzione, ma si distinguono per condizioni già complessivamente buone. In questi contesti, gli interventi possono essere orientati più alla valorizzazione e al potenziamento delle qualità esistenti, piuttosto che alla risoluzione di criticità urgenti, con una prospettiva di miglioramento progressivo nel tempo.

Piazza parrocchiale Via Armando Diaz



Museo diffuso di Angera



Valutazione degli spazi pubblici e priorità di intervento

Num.	Localizzazione	Tipologia	Presenza di verde	Percezione di sicurezza	Attrattività	Arredo urbano	Accessibilità	Connettività	Servizi prossimità	Priorità di intervento
1	Piazza Garibaldi	Spazio urbano	●	●	●	●	●	debole	Altro	2
2	Piazza Garibaldi	Allea fronte lago	●	●	●	●	●	debole	Altro	3
3	Piazza Garibaldi	Area mercato	●	●	●	●	●	debole	Altro	3
4	Via Mario Geppi - banca	Piazza	●	●	●	●	●	buona	Altro	2
5	Via Mario Geppi	Piazza	●	●	●	●	●	buona	Altro	2
6	Vai Mario Greppi	Spazio urbano	●	●	●	●	●	buona	Altro	1
7	Piazza parrocchiale	Area verde	●	●	●	●	●	debole	Altro	1
8	Piazza parrocchiale	Spazio urbano	●	●	●	●	●	debole	Altro	1
9	Piazzale Volta	Area verde	●	●	●	●	●	buona	Altro	3
10	Via dei mille - biblioteca	Piazza	●	●	●	●	●	debole	Altro	1
11	Via Aldo Moro - associazioni	Spazio urbano	●	●	●	●	●	debole	Scuola	1
12	Piazza Garibaldi 2	Allea fronte lago	●	●	●	●	●	buona	Altro	2
13	Piazza Garibaldi	Spazio urbano	●	●	●	●	●	debole	Altro	1
14	Viale Repubblica	Allea fronte lago	●	●	●	●	●	buona	Altro	3
15	Piazza della Vittoria	Piazza	●	●	●	●	●	buona	Altro	3
16	Piazza della vittoria 2	Piazza	●	●	●	●	●	buona	Altro	3
17	Viale Pietro Martire	Area verde	●	●	●	●	●	buona	Altro	3
18	Viale Pietro Martire	Allea fronte lago	●	●	●	●	●	buona	Altro	3
19	Viale Pietro Martire	Piazza	●	●	●	●	●	buona	Altro	3
20	Via arena - scuola	Spazio urbano	●	●	●	●	●	debole	Scuola	1
21	Via Dante Alighieri	Spazio urbano	●	●	●	●	●	debole	Scuola	1
22	Via Luigi Cadorna	Spazio urbano	●	●	●	●	●	debole	Altro	1
23	Molo	Area verde	●	●	●	●	●	buona	Altro	3
24	Piazzale Volta	Spazio urbano	●	●	●	●	●	debole	Altro	1
25	Via San Martino	Spazio urbano	●	●	●	●	●	debole	Altro	1
26	Prati lungolago	Area verde	●	●	●	●	●	buona	Altro	3
27	Prato lungolago	Area verde	●	●	●	●	●	buona	Altro	3

● positivo / ottima ● da migliorare / medio ● pessima / insufficiente

1 2 3 Priorità massima - priorità minima

Criticità negli spazi di mobilità



Le **principali criticità** rilevate si concentrano in modo particolare nell'**area scolastica**, in corrispondenza di Via Dante Alighieri e Via Madonnina. Durante gli orari di ingresso e uscita degli alunni si registrano situazioni ricorrenti di congestione veicolare, sosta irregolare e conflitto tra diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti, automobilisti). La presenza di un'elevata affluenza in spazi non adeguatamente organizzati per accogliere tali flussi genera condizioni di insicurezza, soprattutto per le fasce più vulnerabili come bambini e anziani, evidenziando la necessità di interventi mirati alla gestione della mobilità scolastica e alla messa in sicurezza degli accessi.

Una criticità diffusa riguarda la **carenza di una rete continua e riconoscibile di percorsi pedonali sicuri** nell'intero ambito urbano che non si limita a un problema infrastrutturale, ma incide profondamente sulla percezione dello spazio pubblico. Piazza Garibaldi, per esempio, si configura oggi principalmente come un asse viario ad alta intensità di traffico, piuttosto che come uno spazio pubblico centrale a servizio della comunità. La sua attuale configurazione ne limita il potenziale urbano e relazionale, soprattutto in rapporto alla vicinanza con il lungolago, che rappresenta invece una delle principali risorse paesaggistiche e identitarie di Angra.

- A** Previsione e riorganizzazione della viabilità di Via Cervino che collega all'ospedale.
- B** Congestione stradale e mancanza di sicurezza in Via Dante Alighieri in prossimità di scuole e Ospedale.
- C** Piazza parrocchiale e criticità legate alla mancanza di collegamenti pedonali in Via Armando Diaz e via Giuseppe Mazzini.
- D** Valorizzazione degli spazi pubblici di Piazza G. Garibaldi, esternalità negative dei flussi veicolari sui collegamenti pedonali e ciclabili.
- E** Riorganizzazione e revisione dei flussi del parcheggio di Via Soldani.

- Servizi**
- Ospedale
- Spazi pubblici**
- Area verde
 - Piazza
- Poli attrattori**
- Area sportiva
 - Mercato
 - Culturale
 - Ospedale
 - Porto
 - Scuola
 - Servizi
 - Servizio religioso





Le interviste all'amministrazione

L'attività di intervista

Le interviste con l'Amministrazione comunale si sono svolte il 18 febbraio 2026, nell'ambito del sopralluogo sul territorio. L'obiettivo è stato **raccogliere una visione strategica della mobilità di Angera**, approfondendo sia gli **interventi già realizzati o in corso**, sia le **prospettive di sviluppo future**. Questa fase, integrata alla ricognizione diretta del territorio, è risultata fondamentale per comprendere le azioni intraprese, le principali criticità e le esigenze emergenti in un'ottica di medio-lungo periodo.

Gli incontri hanno coinvolto sia la componente politica, in particolare il Sindaco, il Vicesindaco con deleghe ad ambiente ed edilizia, gli Assessori ai Lavori Pubblici, al Bilancio e alla Viabilità, sia la componente tecnica e la Polizia Locale, oltre che ad alcuni stakeholder esperti di mobilità attiva.

Il confronto ha permesso di approfondire il funzionamento attuale del sistema della mobilità, individuandone punti di forza e criticità, gli ostacoli allo sviluppo della mobilità sostenibile e le questioni legate alla distribuzione dello spazio pubblico tra le diverse modalità di spostamento. È stato inoltre richiesto di delineare una visione evolutiva della mobilità cittadina nel lungo periodo, considerando sia gli spostamenti interni sia quelli in ingresso e uscita dal territorio comunale.



I temi principali emersi

1. Stagionalità e gestione dei flussi turistici

Angera presenta due dinamiche di mobilità molto diverse: una ordinaria, nei mesi invernali e nei giorni feriali, e una fortemente congestionata durante l'estate e nei weekend. Il turismo "mordi e fuggi" genera un eccesso di traffico e sosta disordinata, soprattutto lungo lago e in centro, senza una regolamentazione pienamente efficace. La gestione dei grandi eventi accentua tali criticità.

2. Viabilità e organizzazione del centro

La rete viaria, storicamente configurata in epoca pre-automobilistica, risulta oggi poco adeguata: strade strette, doppio senso in tratti critici e nodi pericolosi (scuole, ospedale, accessi da Ranco, Sesto Calende e Varese). È emersa la necessità di una revisione complessiva della circolazione, anche attraverso ipotesi di sensi unici o ZTL, accompagnando gradualmente il cambiamento per evitare resistenze.

3. Sosta e spazio pubblico

La sosta rappresenta il nodo centrale: pressione nei weekend, mancanza di parcheggi riservati ai residenti del centro, necessità di riorganizzare le tariffe e spostare parte della sosta all'esterno. L'obiettivo condiviso è liberare spazio in centro per migliorare marciapiedi, pedonalità e qualità urbana, valorizzando piazze e luoghi di incontro.

4. Mobilità attiva e sicurezza tra le frazioni

Angera è ritenuta adatta allo sviluppo della ciclabilità, sia in chiave locale sia ciclo-turistica, ma emergono criticità legate alla convivenza con traffico e mezzi pesanti, incidentalità diffusa e scarsa moderazione delle velocità. Prioritaria una rete sicura di collegamento tra centro, frazioni e comuni limitrofi.

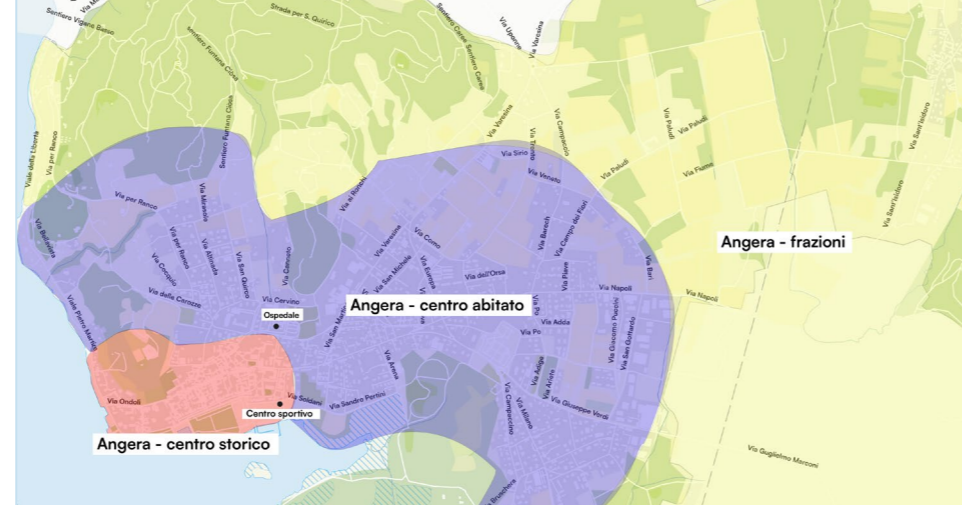
5. Integrazione del trasporto pubblico

È stata evidenziata la debole integrazione tra autobus, treni, battelli e comuni limitrofi. Migliorare coordinamento, intermodalità e collegamenti con Ranco, Ispra, Sesto Calende è ritenuto strategico per ridurre l'accesso automobilistico al centro.





Il questionario alla cittadinanza



Il Questionario aperto alla cittadinanza (non solo ai residenti) ha avuto l'obiettivo di **raccogliere informazioni e percezioni sulle abitudini di mobilità** delle persone e di farli **esprimere alcuni giudizi sull'offerta di mobilità** presente ad Angera. In particolare si sono chieste opinioni sulla facilità di utilizzo dei diversi mezzi di trasporto nei diversi momenti della settimana e dell'anno e sulla sicurezza percepita dagli utenti. Inoltre è stata chiesta esplicitamente anche la valutazione e la **disponibilità dei cittadini verso possibili interventi di riqualificazione sul territorio per favorire pedoni e ciclisti**.

Questi contributi aiutano a completare l'analisi dei dati e delle dinamiche raccolte nella prima parte del documento di Quadro Conoscitivo e di 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.

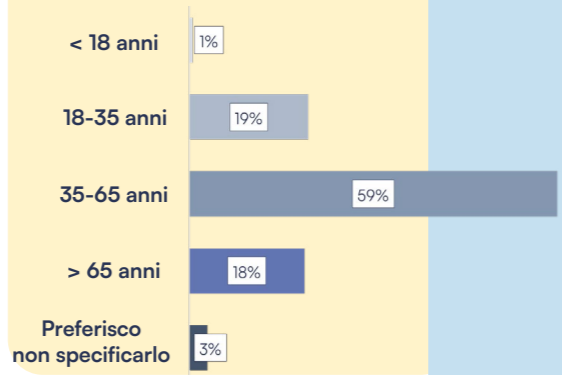
Il questionario è stato aperto tramite comunicazione ufficiale sul sito del comune il 5 marzo 2026, ed è stato chiuso dopo un mese il 31 marzo 2026. Il questionario ha ricevuto una ottima partecipazione da parte dei cittadini, con 173 risposte, oltre il 3% della popolazione residente.

Chi ha risposto?

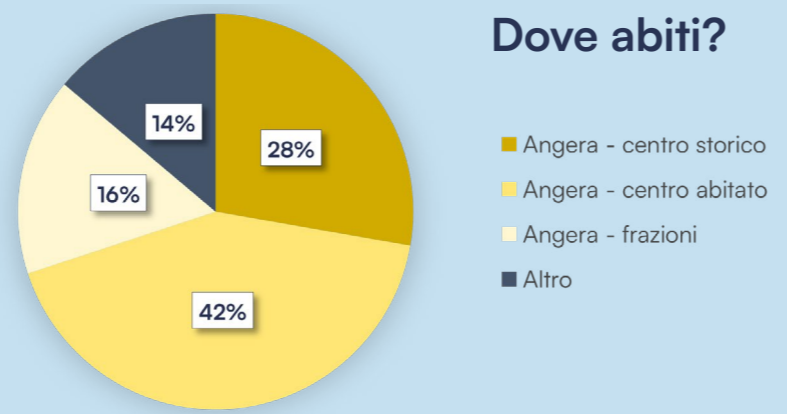
173
Risposte

3,24%
della popolazione

72 94 7
*non specificato



Dove abiti?



Dal grafico sopra si nota come circa l'85% delle risposte arrivi da residenti del comune di Angera, che si distribuiscono principalmente nel centro abitato (42%), e nel centro storico (28%), mentre una parte residuale dalle frazioni del comune.

Allo stesso tempo si nota come la distribuzione delle risposte per fascia d'età veda una grossa partecipazione della fascia tra 36 e i 65 anni, (oltre il 60%) una quota importante di giovani sotto i 35 anni (20%) e oltre circa il 18% di persone oltre i 65 anni, rispecchiando grossomodo la distribuzione per età della popolazione residente.

Spostamenti

Circa il **35%** dei rispondenti dichiara di non fare più di **2 spostamenti al giorno**, mentre quasi **un rispondente su 3 fa almeno 6 spostamenti giorno**, rivelando una grande variabilità nel tasso di mobilità della popolazione.

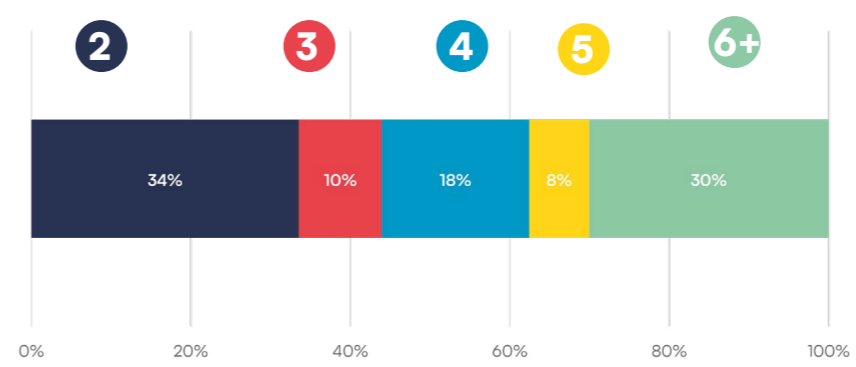
Per quanto riguarda l'utilizzo dei mezzi di trasporto si individua una grossa prevalenza dell'**automobile**, per **circa l'65% degli spostamenti**, soprattutto se utilizzata per studio e lavoro, mentre in misura minore se utilizzata per il tempo libero.

Per quanto riguarda il secondo mezzo prevalente si sottolinea il ruolo della **camminabilità**, che si attesta intorno al **15% del totale**, che per il tempo libero diventa il 23% degli spostamenti. Anche la **bicicletta ha un ruolo per circa il 10%**, che diventa il 13% per il tempo libero.

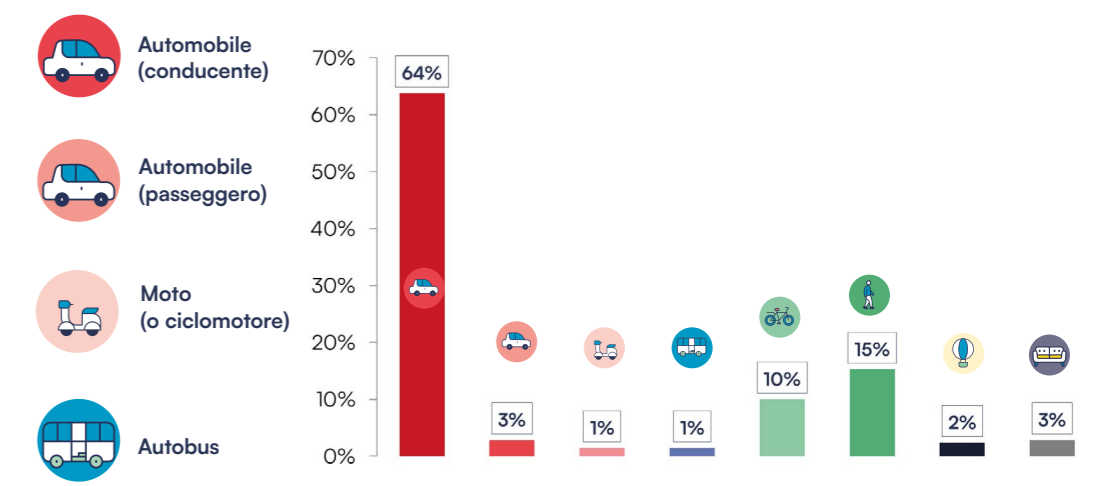
Nel complesso la mobilità attiva per il tempo libero raggiunge il oltre il 35% del totale degli spostamenti.

In ultimo viene da notare come il **mezzo pubblico** venga utilizzato in maniera **molto marginale**.

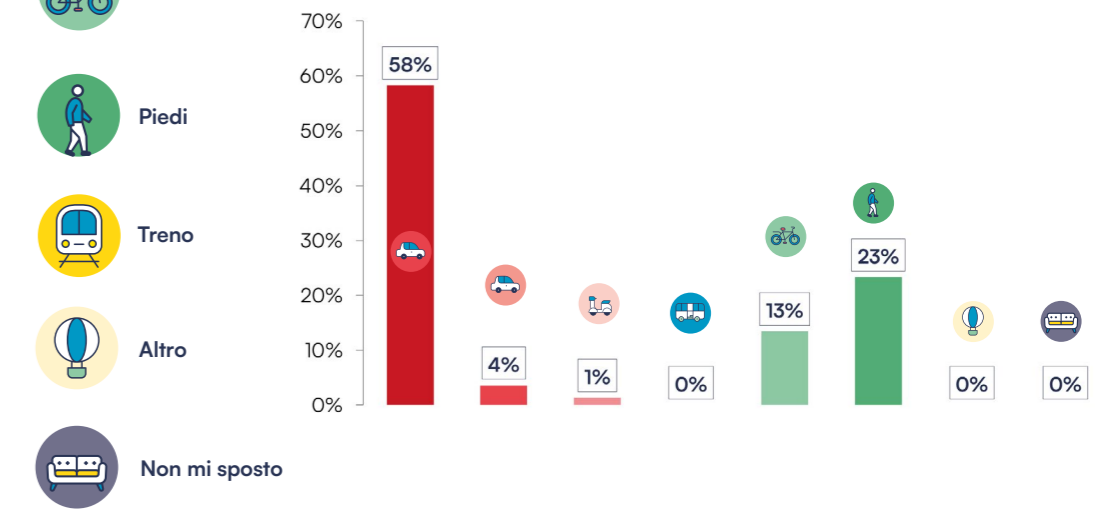
Spostamenti al giorno



Studio e lavoro

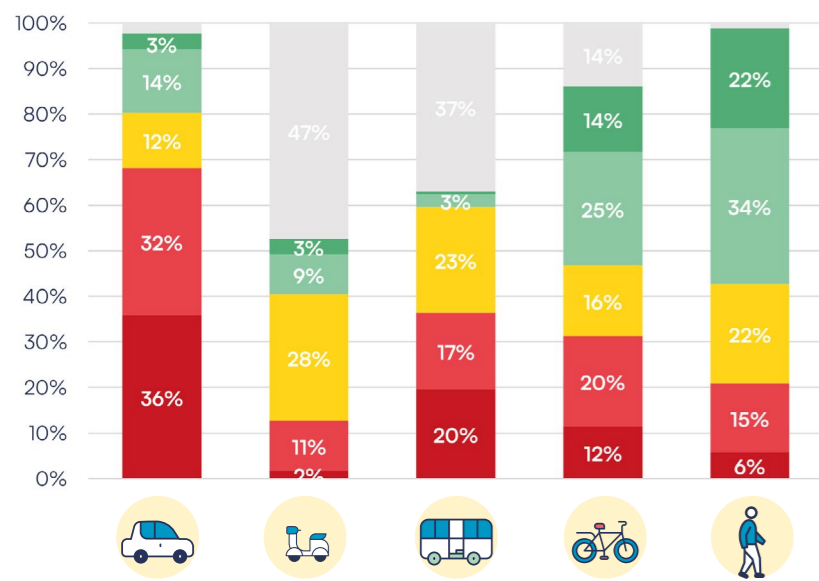


Tempo libero

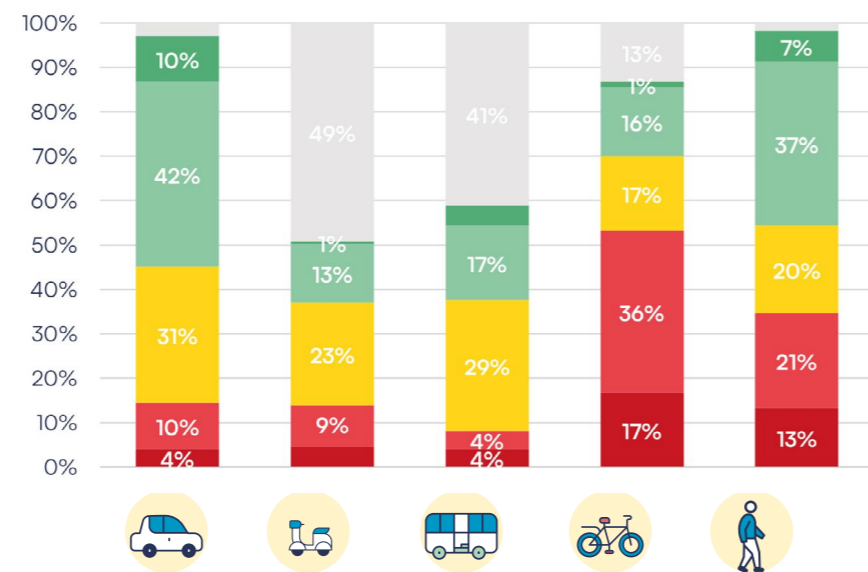


Impressioni sull'utilizzo dei mezzi

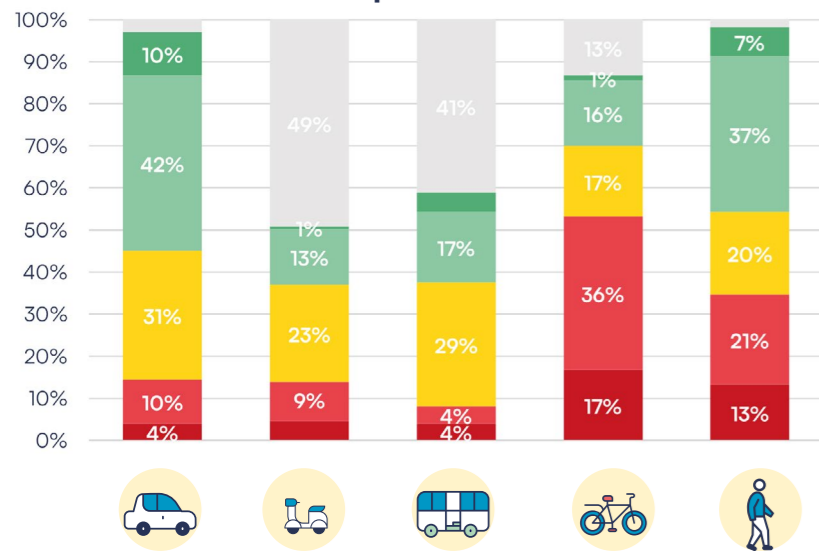
Facilità di spostamento Estate e weekend



Facilità di spostamento Bassa stagione e settimana



Sicurezza di spostamento

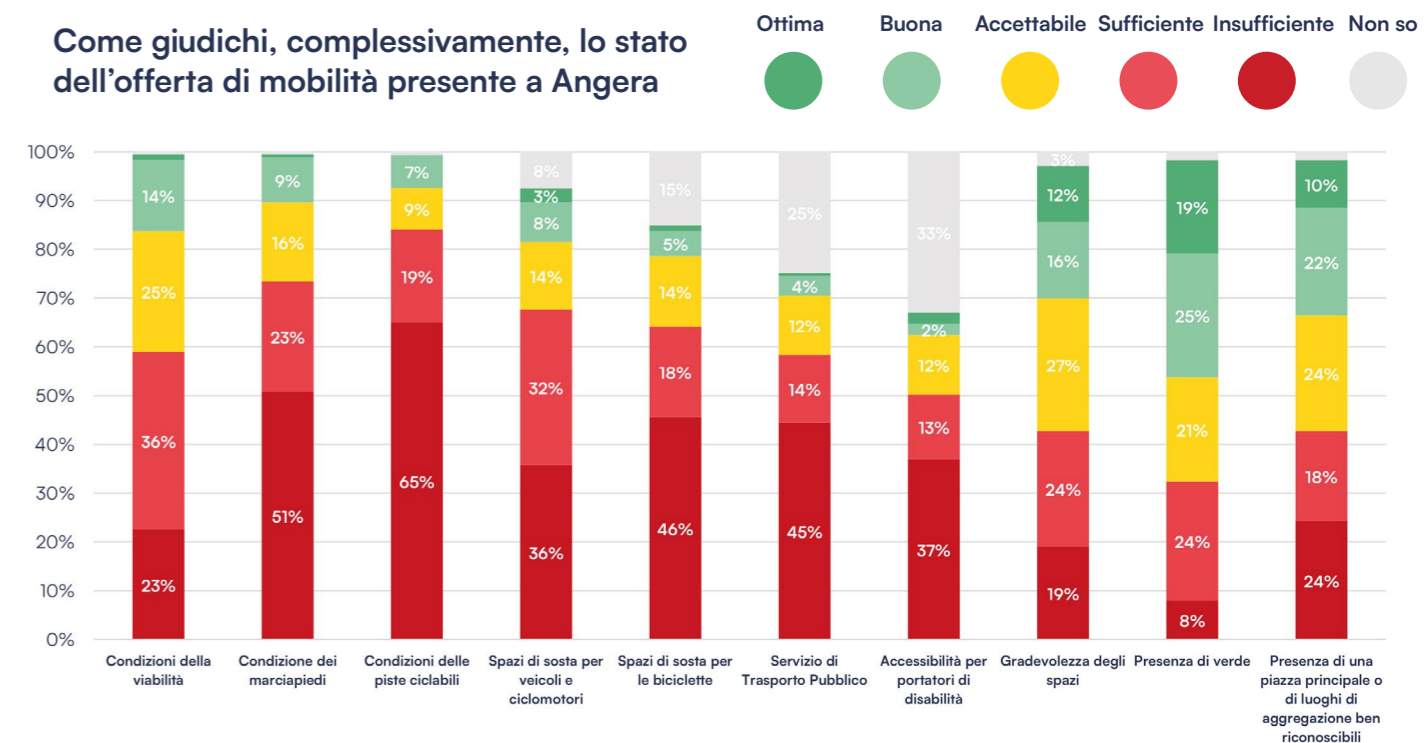


Un aspetto importante indagato nel questionario ha riguardato il giudizio sulla **percezione facilità di utilizzo** e di sicurezza nell'utilizzo dei principali mezzi di trasporto. Per la facilità di utilizzo, anche sulla base delle interviste fatte e dei dati analizzati, si è chiesto di valutare eventuali **differenze tra l'alta stagione ed i weekend, rispetto alla bassa stagione e in settimana**. Questa differenza viene evidenziata dai rispondenti, che indicano come **critici o molto critici** per facilità di spostamento **la macchina nei momenti di picco**, ma non nel resto dei giorni, e come al contrario, la mobilità attiva, che nei momenti di picco è considerata molto comoda, lo diventa relativamente meno nei momenti di bassa affluenza. Legato alla mobilità attiva esiste anche un **tema di criticità per la poca sicurezza percepita, soprattutto per la bicicletta che oltre il 50% del totale** valuta come molto insicura o insicura. Il resto dei mezzi invece viene valutato in generale come sicuro o molto sicuro.



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 delle piste ciclabili, dei marciapiedi**, ma anche degli **spazi di sosta per i veicoli e per le biciclette** oltre che più in generale sui giudizi delle condizioni della viabilità. Mentre sembrano più soddisfacenti i giudizi per quanto riguarda la presenza di verde e sulla gradevolezza degli spazi. Inoltre, sulla base dei giudizi espressi vengono anche chieste delle valutazioni su possibili interventi che potrebbero essere portati avanti dall'amministrazione. In particolare sull'**esigenza di migliorare il traffico veicolare nei momenti di picco**, si è chiesto che invoglierebbe a non utilizzare il mezzo privato per raggiungere il centro storico e lungo lago, che vede come prima risposta il **miglioramenti percorsi ciclabili e pedonali**, mentre alcuni puntano sul potenziamento del trasporto pubblico. Infine viene chiesto esplicitamente una valutazione di possibili **interventi di riqualificazione per favorire la mobilità attiva**, che vengono percepiti come **estremamente necessari per il 37%**, e come **necessari per il 50%** dei rispondenti.

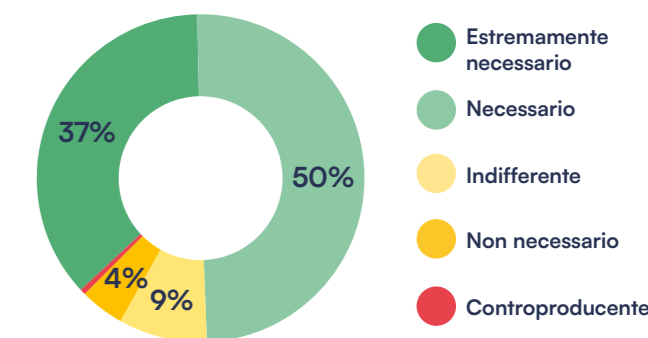
Come giudichi, complessivamente, lo stato dell'offerta di mobilità presente a Angera



Cosa ti invoglierebbe a NON utilizzare il mezzo privato per raggiungere il centro storico e lungo lago



Come valuteresti degli interventi di riqualificazione di alcune aree del comune per favorire la sicurezza dei pedoni e delle persone in bicicletta



I punti principali emersi dai questionari

Criticità legate alla sosta

- Difficoltà a trovare parcheggio, soprattutto in centro e lungo lago nei weekend
- Percezione di sosta disordinata e non controllata
- Richiesta di maggiori parcheggi per residenti
- Segnalazione di aree con uso improprio o sovraccarico della sosta



Mobilità pedonale e qualità dello spazio pubblico

- Marciapiedi stretti, discontinui o assenti
- Difficoltà di spostamento a piedi, soprattutto per categorie fragili
- Domanda di più spazi pedonali e aree di incontro
- Interesse verso una maggiore pedonalizzazione del centro



Mobilità ciclabile

- Interesse diffuso verso l'uso della bicicletta
- Criticità legate alla mancanza di percorsi sicuri e continui
- Problemi di convivenza con il traffico veicolare
- Richiesta di collegamenti tra centro, frazioni e comuni limitrofi



Sicurezza stradale

- Diffusa percezione di insicurezza per pedoni e ciclisti
- Segnalazione di attraversamenti pericolosi e scarsa visibilità
- Problemi legati alla velocità eccessiva dei veicoli
- Presenza di punti critici ricorrenti (incroci, strade strette)



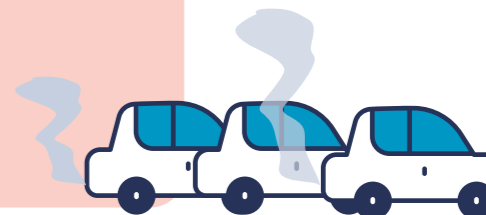
Trasporto pubblico e alternative all'auto

- Percezione di un servizio poco frequente o poco integrato
- Difficoltà nei collegamenti con altri comuni e nodi di interscambio
- Interesse verso soluzioni alternative (navette, collegamenti turistici)
- Dipendenza diffusa dall'automobile come mezzo principale



Congestione e traffico veicolare

- Presenza di traffico elevato nei periodi di punta (weekend, estate)
- Criticità negli accessi al centro e lungo le principali direttrici
- Percezione di una circolazione poco fluida e poco organizzata
- Segnalazioni puntuali di nodi congestionati (incroci, rotonde, scuole)



Gli obiettivi generali del Piano



Sulla base dei dati raccolti e delle analisi territoriali fatte, ma anche grazie alle interviste fatte all'amministrazione, completate dal questionario alla cittadinanza, il Quadro Conoscitivo riassume quelli che sono gli obiettivi generali del Piano. Essi ci permettono di gettare le basi sulle quali poi organizzare le strategie e le azioni previste nel documento di Piano.

Gli obiettivi del Piano sono quelli di **gestione e riorganizzazione dei flussi veicolari nel centro storico**, soprattutto nel **periodo estivo** e nei fine settimana. In questi periodi a più alta attrattività è necessario **ripensare il sistema della sosta veicolare**, con lo scopo di migliorare la vivibilità e la fruibilità degli spazi.

Allo stesso tempo emerge la necessità di **riorganizzare gli spazi di mobilità con l'idea di valorizzare il sistema pedonale e ciclistico**, oltre che a destinare spazi al verde e alla socialità.

In ultimo si auspica anche ad un **rafforzamento** e ad un **miglior coordinamento del servizio di trasporto pubblico** sia su gomma che lacustre.

Gestione sostenibile dei flussi turistici

Definire strategie per regolare i picchi di afflusso turistico, riducendo congestione e pressione sulla sosta, soprattutto nei weekend e nei mesi estivi.

Riorganizzazione della viabilità urbana

Ridefinire la circolazione nel centro e sugli assi principali, migliorando la sicurezza e la fluidità attraverso gerarchizzazione della rete, sensi unici e regolazione degli accessi.

Riordino del sistema della sosta

Ottimizzare la gestione della sosta, riequilibrando domanda turistica e bisogni dei residenti, incentivando parcheggi esterni e riducendo la pressione nelle aree centrali.

Valorizzazione della mobilità pedonale e dello spazio pubblico

Migliorare accessibilità e qualità degli spazi urbani del centro abitato e frazioni, ampliando percorsi pedonali, riducendo il traffico nelle aree centrali e favorendo luoghi di incontro e socialità.

Sviluppo di una rete ciclistica e pedonale sicura e continua

Realizzare una rete di mobilità attiva che colleghi centro, frazioni e comuni limitrofi, garantendo sicurezza, continuità e integrazione con il sistema urbano e turistico.

Rafforzamento e integrazione del trasporto pubblico

Migliorare l'offerta e l'integrazione tra autobus, battelli e nodi esterni, favorendo l'intermodalità e riducendo la dipendenza dall'auto per residenti e visitatori.

Conclusioni



Il Quadro Conoscitivo rappresenta il primo passo verso la definizione dell'Agenda della Mobilità del Comune di Angera. L'approccio adottato si è basato non solo sull'analisi dei dati disponibili, ma anche sulla conoscenza diretta del territorio, attraverso il confronto con l'Amministrazione comunale e il coinvolgimento della cittadinanza.

Questo ha permesso di costruire una lettura articolata e integrata del territorio, mettendo a sistema i dati socioeconomici, le dinamiche degli spostamenti e le caratteristiche spaziali, insieme alle criticità e alle potenzialità emerse dalle interviste e dai contributi raccolti tramite il questionario.

L'analisi ha evidenziato alcuni elementi chiave: la forte dipendenza dall'automobile, anche per spostamenti di breve distanza; la presenza di dinamiche di mobilità fortemente variabili legate alla stagionalità turistica, con picchi di congestione nei mesi estivi e nei fine settimana; la pressione sulla sosta e la conseguente occupazione dello spazio pubblico nelle aree centrali e lungo il lungolago; la necessità di riorganizzare la viabilità, in particolare nel centro storico e nei principali nodi sensibili; la carenza di percorsi sicuri e continui per la mobilità pedonale e ciclabile (sia in centro storico, che in collegamento con le frazioni) e una limitata integrazione tra le diverse modalità di trasporto.

Allo stesso tempo, emerge un forte potenziale di trasformazione, legato alla qualità del contesto urbano e paesaggistico, alla scala contenuta del territorio e a una crescente attenzione verso forme di mobilità più sostenibili.

Questo lavoro preliminare ha consentito di individuare una serie di obiettivi generali che guideranno lo sviluppo delle strategie e delle azioni dell'Agenda, orientate alla gestione dei flussi turistici, al miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza, alla valorizzazione dello spazio pubblico e al rafforzamento delle alternative all'uso dell'auto.

Il Quadro Conoscitivo, quindi, non si limita a descrivere lo stato attuale, ma costruisce le basi analitiche e interpretative per le scelte future, con l'obiettivo di promuovere una mobilità più equilibrata, accessibile e sostenibile per Angera.

Bibliografia e sitografia



- [P.G.T. 2017 - Piano di Governo del Territorio](#)
- Progetto di fattibilità tecnica economica - Opere sostitutive dei PL nei comuni di Angera e Taino
- [Open Data sul Turismo in Lombardia](#)
- Statistiche aree sosta a pagamento - Analisi dei Segnali Ricevuti per Stallo, Strada e Giorno della Settimana Periodo di riferimento: 2023 — 2025 COMPARK srl
- [GTFS Autolinee Varesine](#)
- ISTAT Matrice Origine Destinazione per sezioni censuarie 2011
- [Regione Lombardia Matrice Origine e Destinazione](#)
- [ISTAT Dati sulla Popolazione](#)
- Compark srl. Statistiche aree sosta a pagamento. Analisi dei Segnali Ricevuti per Stallo, Strada e Giorno della Settimana
- OSM Poli attrattori e Strutture ricettive





Comune di Angera

DECISIO

