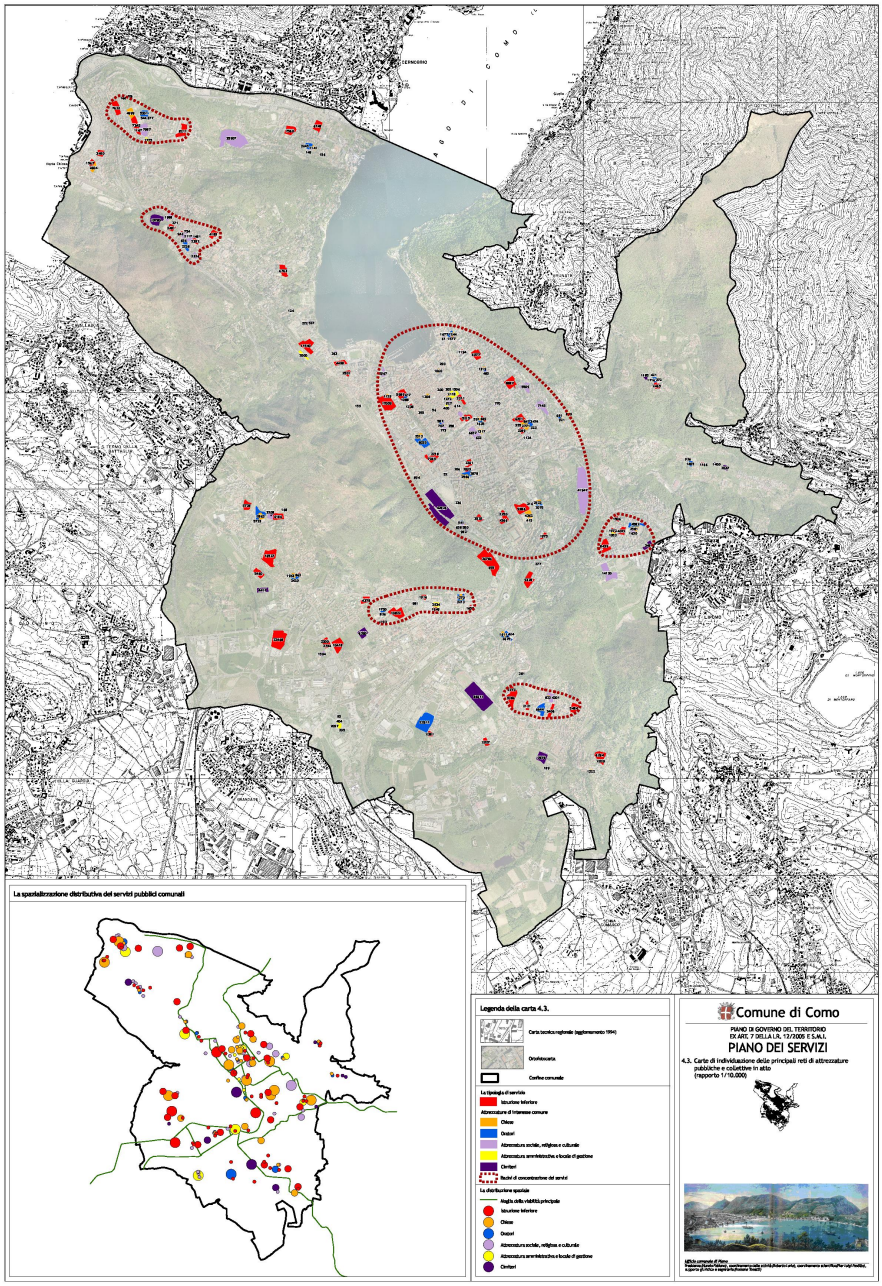
1.1.3. *La rete dei servizi in atto*

La conformazione della città pubblica va ora disarticolata per sistemi funzionali e le dotazioni ed elementi dello spazio pubblico[1], interpretati in forma di network, restituiscono il senso del potenziale strategico delle differenti parti di città, delle direttrici dello sviluppo urbano e della loro funzione strutturante: ***i***) innanzitutto la dotazione dei servizi in forma aggregata, per riproporre i luoghi della loro maggior concentrazione; ***ii***) di conseguenza, l'indicazione dei fulcri della vitalità urbana attuale; ***iii***) poi, la rete della sosta quale indicatore dei luoghi vitali, dove si concentrano le attività e il movimento; ***iv***) altro ruolo nelle dotazioni verdi, che strutturano una geografia dei luoghi della ricreazione e della qualità ambientale; ***vi***) forte attinenza, poi, tra questi elementi e la rete del trasporto pubblico e dei percorsi pedonabili e ciclabili, concorrenti al miglioramento della vivibilità e qualità urbana attraverso l'integrazione col sistema ambientale comasco, valorizzabile dalla mobilità dolce.

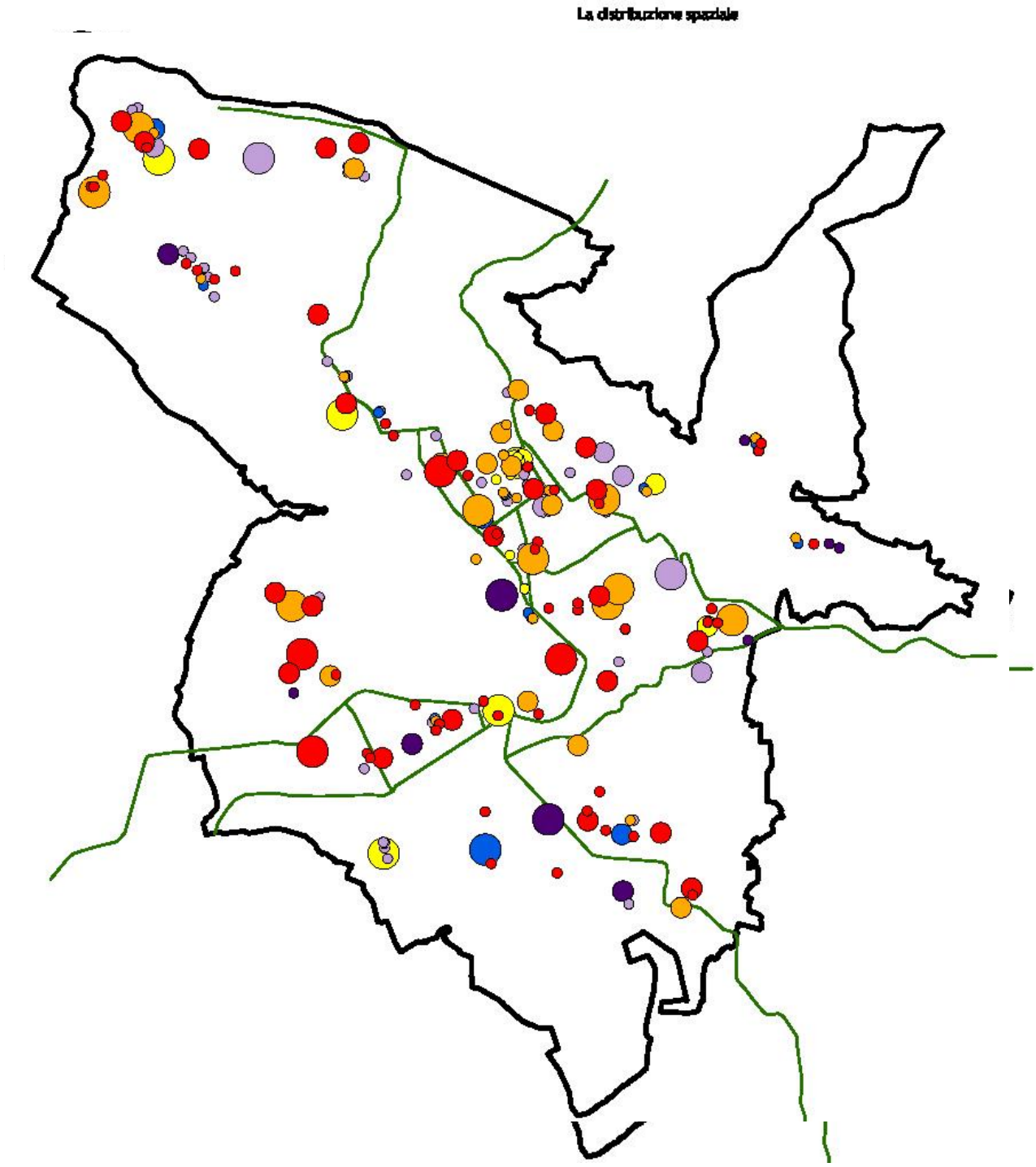
Carte d'individuazione delle principali reti di attrezzature pubbliche e collettive in atto



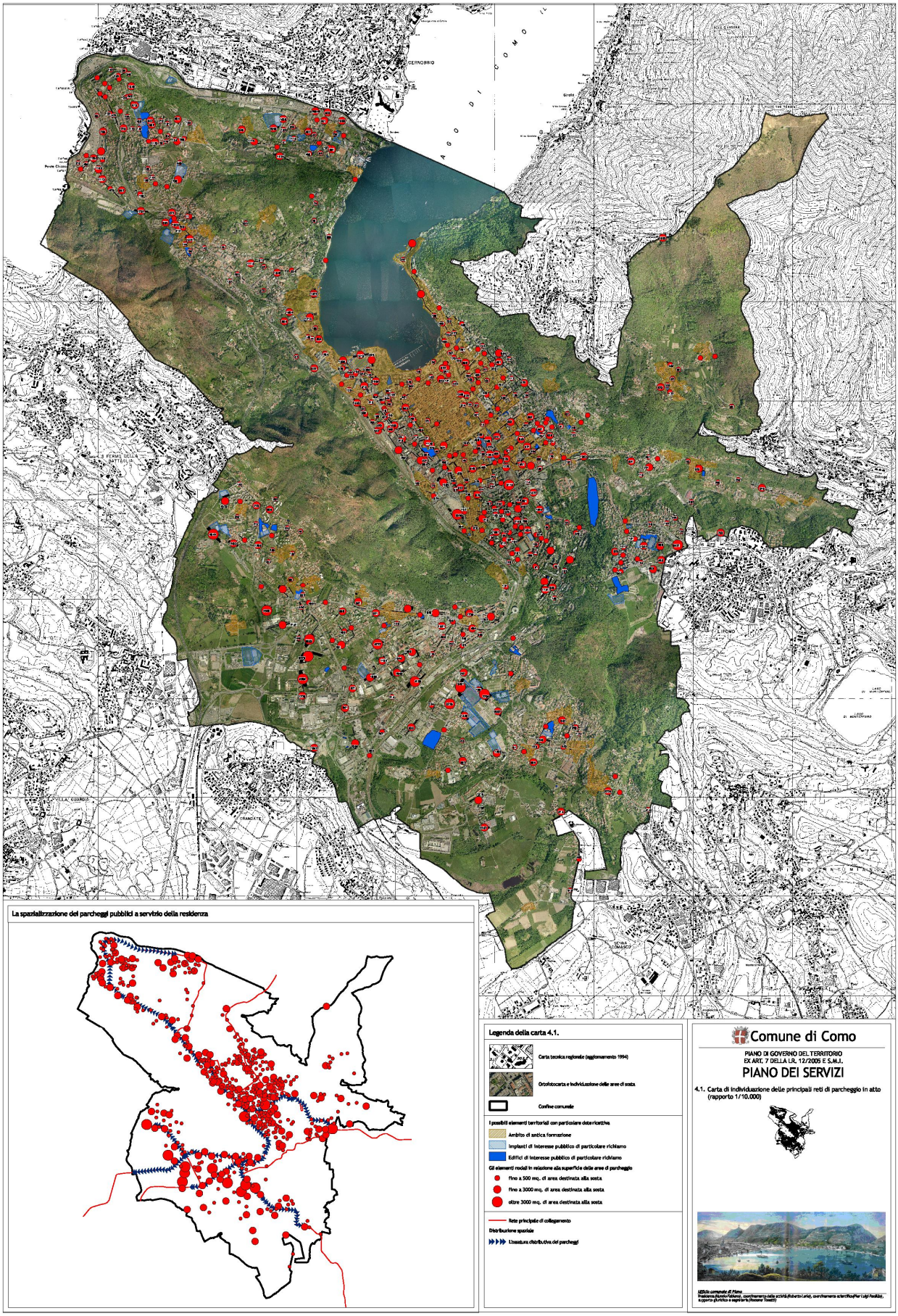
[1] Quali gli spazi della sosta e del verde.

Tale ricognizione geografica porta alla luce alcuni bacini di maggior addensamento di servizi, localizzati in diverse parti del territorio ma di cui il più rilevante senz'altro insiste nella città storica e nell'urbanizzato di contesto (i quartieri del centro e dei Borghi), che risulta anche quello più popoloso e più densamente interessato dalle attività; altri nuclei altamente prestazionali si ritrovano a Sagnino, nella porzione settentrionale di Monte Olimpino, a Rebbio e Albate; la più parte degli altri quartieri è comunque dotata d'attrezzature ben distribuite e le situazioni di minor dotazione (e presumibilmente meno vitali) sono quelle di Civiglio e Garzola: la carta corematica sottostante lo evidenzia, aggiungendo l'indicazione visiva della superficie dei servizi in essere tramite la variazione dimensionale dei simboli utilizzati, oltre al network dei parcheggi (cfr. la carta nella pagina successiva, che riporta il simbolo dei singoli elementi).

Spazializzazione distributiva dei servizi pubblici comunali

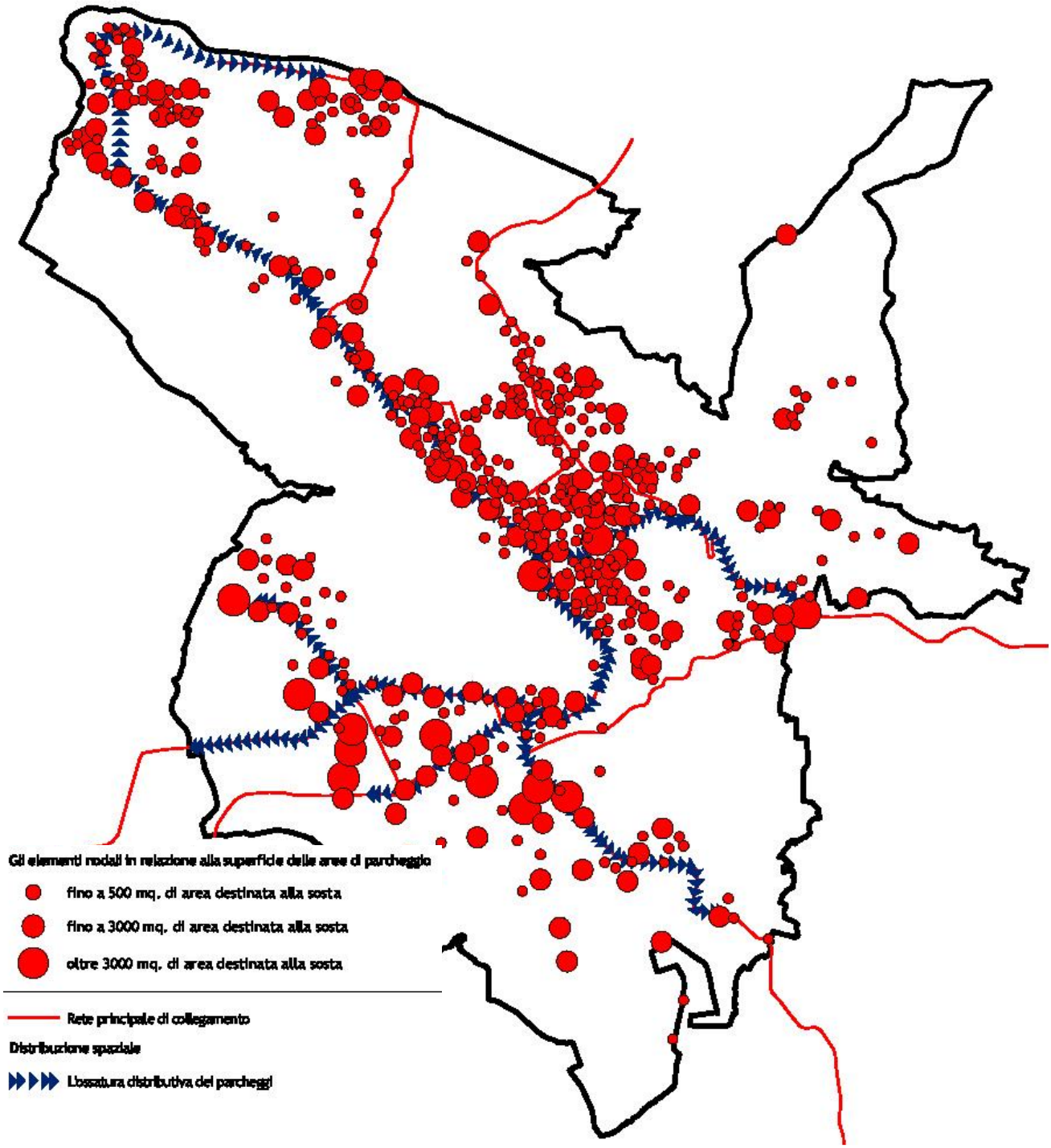


Carta d'individuazione delle principali reti di parcheggio in atto



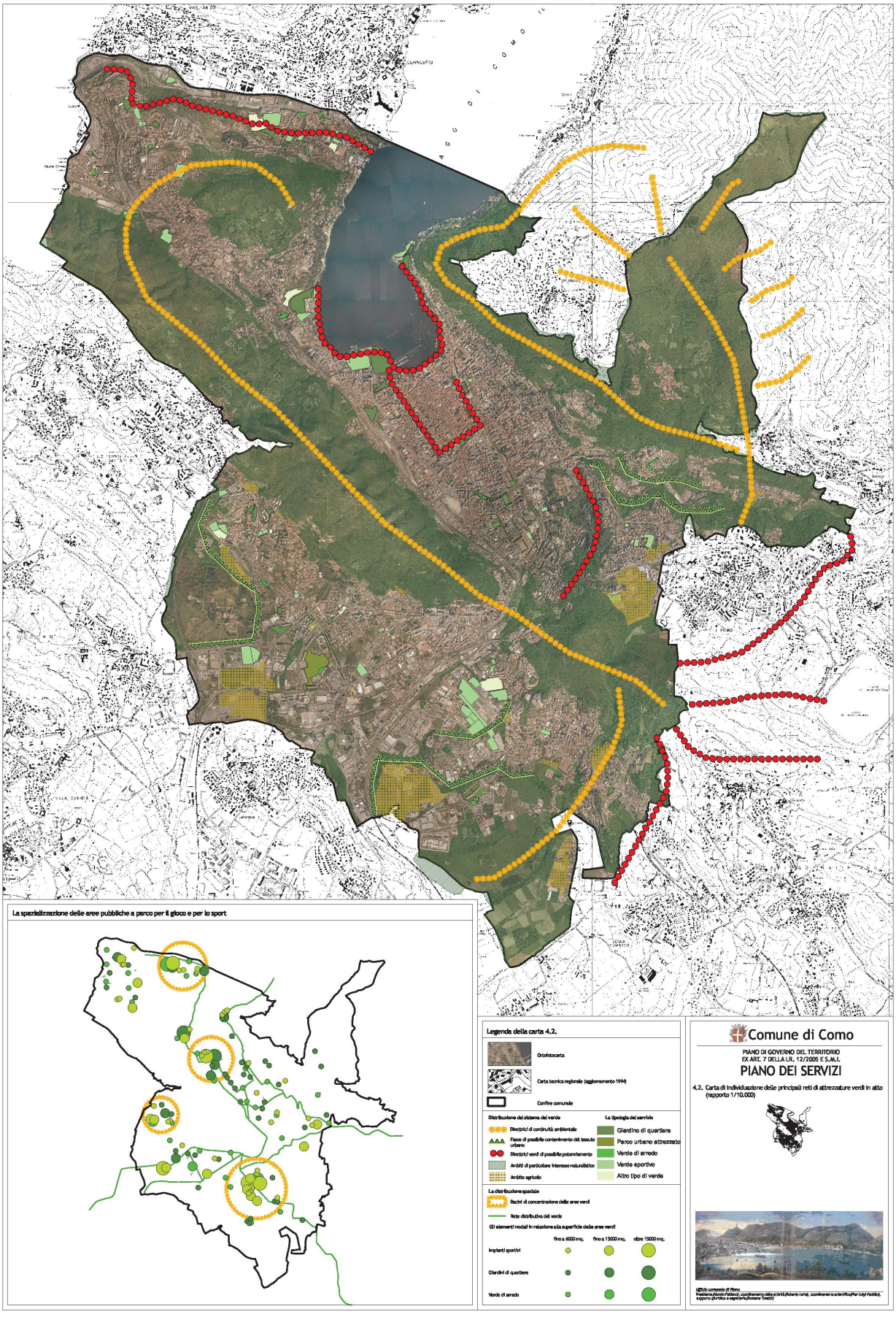
La dotazione di sosta risulta buona in larga parte del territorio, e si constata un'elevata corrispondenza tra la distribuzione d'impianti d'interesse pubblico e le aree a parcheggio nelle situazioni periferiche; la carta corematica in calce rende conto di tale situazione in maniera immediata per le direttrici su cui più si conferma tale corrispondenza, la dorsale che costeggia la Spina verde fino a Sagnino per poi comprendere anche Tavernola e, a sud, le vie Varesina e Canturina nei quartieri di Breccia e Albate.

La spazializzazione dei servizi pubblici a servizio della residenza



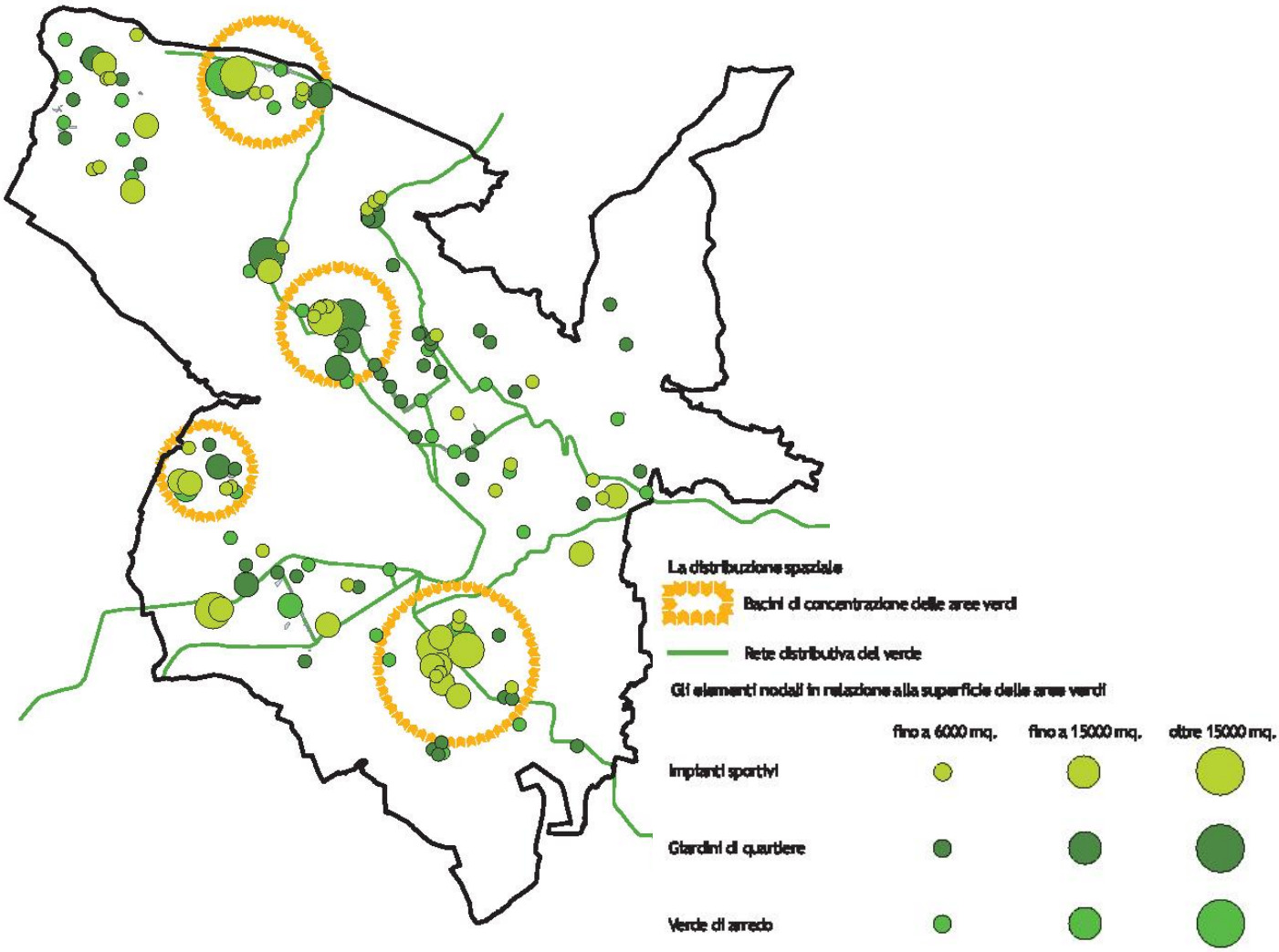
La dotazione di elementi verdi fa emergere una rete ecologica che permea e struttura l'armatura urbana comasca attraverso il coinvolgimento di parchi, spazi naturali, giardini, filari, aiuole, campi (coltivati o incolti) e tutti gli elementi coinvolti (o coinvolgibili) nell'identificazione di un network della naturalità; nel seguito, la rappresentazione cartografica di tale situazione.

Carta d'individuazione delle principali reti di attrezzature in atto



Grande elemento strutturale, in ragione delle sua dote di naturalità e rilevanza territoriale, appare la secante comasca, il parco regionale della Spina Verde ma – nel loro complesso sistema – anche tutti gli altri elementi verdi conformano le direttrici di continuità ambientale dove la forte prevalenza di materiali vegetali naturali fa da negativo invalicabile all'edificato, conservando le condizioni necessarie alla vitalità degli ecosistemi; è questa l'orditura primaria dove appoggiano i tratti lineari che penetrano variamente nell'urbanizzato, cunei verdi che impediscono la saldatura insediativa (e, perciò, definiti "fasce di possibile contenimento del tessuto urbano") e propaggini vive del quadro ecologico della biodiversità (anche animale); proprio per ambedue i motivi, la funzionalità urbanistica e quella ecologica, sono dunque da considerarsi fattori d'elevato pregio, bisognosi di tutela e se possibile, di potenziamento.
A quest'ultimo proposito, gli ambiti e le direttrici di possibile potenziamento rappresentano gli elementi strategicamente più interessanti, in quanto riconosciuti essenziali per l'ampliamento della continuità ecologica anche fuori dei confini comunali, componendosi di materiali differenti in differenti parti di città: nei pressi del lago sono frammenti minuti dal parco urbano ai filari alberati al verde di arredo, al contrario delle parti che poggiano sull'orditura verde principale godendo d'aree di seminaturalità importanti per superficie, a loro volta affiancate da altro verde urbano che genera un cordone, non sempre continuo, con l'urbanizzato; si aggiungano le componenti agricole che, distribuite nella porzione meridionale del territorio comasco, completano e a volte supportano il quadro ambientale.

Le aree pubbliche a parco, per il gioco e per lo sport



Per quanto concerne il sistema della mobilità, il Piano riconosce come elemento infrastrutturale di primaria importanza la rete ferroviaria urbana, con tre linee (quella internazionale del Gottardo e le due regionali Como/Saronno/Milano e Como/Lecco) e otto stazioni (di cui tre centrali, Como San Giovanni Rfi, Como Lago

e Como Borghi Fnm, e cinque fuori della convalle, inclusa quella in territorio elvetico accessibile a piedi dal quartiere di Ponte Chiasso)[2].

Nel contempo il Piano dei servizi punta nel breve periodo:

i) allo sfruttamento delle penetrazioni ferroviarie da Chiasso, Albate Camerlata e Grandate Breccia, che offrono servizio cadenzato con frequenza dai 30' ai 15' negli orari di punta verso le stazioni centrali di Como, favorendo l'interscambio modale gomma/ferro e istituendo servizi di bike sharing e depositi custoditi per le due ruote presso le stazioni;

j) alla protezione del trasporto collettivo su gomma mediante corsie riservate lungo le direttrici di forza di accesso al centro città (via Varesina, via Paoli, via Canturina, via per Cernobbio, largo Spluga, via Borgovico), in sinergia con la costruzione del programmato primo lotto della tangenziale sud (dalla Varesina al viadotto dei Lavatoi) e della progettata variante di Borgovico;

k) all'estensione delle zone a traffico limitato e/o a traffico alleggerito lungo le direttrici di via Milano e del lungo Lario Trento e Trieste;

l) allo spostamento dell'autostazione da piazza Matteotti (da rendere pedonale) all'ex scalo merci della stazione di Como San Giovanni;

m) alla riqualificazione delle stazioni e delle fermate del trasporto pubblico locale.

Si sottolinea come gli elementi della mobilità pubblica, computati necessariamente quali servizi, sono essi stessi strumento per indagare l'accessibilità garantita al resto della trama urbana, in quanto "servizi d'accesso ai servizi".

Rispetto invece agli elementi della mobilità dolce e al traffico non motorizzato, il Piano dei servizi ne persegue la tutela, il miglioramento e lo sviluppo in coerenza con gli obiettivi e le strategie d'intervento indicati nello scenario del Documento di piano.

L'insieme dei servizi della mobilità concorre così al miglioramento della vivibilità e della qualità urbana attraverso l'integrazione spaziale con la rete dei servizi in essere, sulla base di percorsi che si sviluppano in una rete urbana di connessione con le stazioni del servizio di trasporto pubblico su ferro (treno e funicolare) e su acqua, nonché con i terminal/punti di rendez-vous dei servizi automobilistici di linea, urbani ed extraurbani.

I percorsi ciclopedonali previsti contemplano anche la connessione dei grandi attrattori di traffico di livello locale quali il sistema scolastico, i centri commerciali e i poli d'interesse sociale, storico, culturale e turistico.

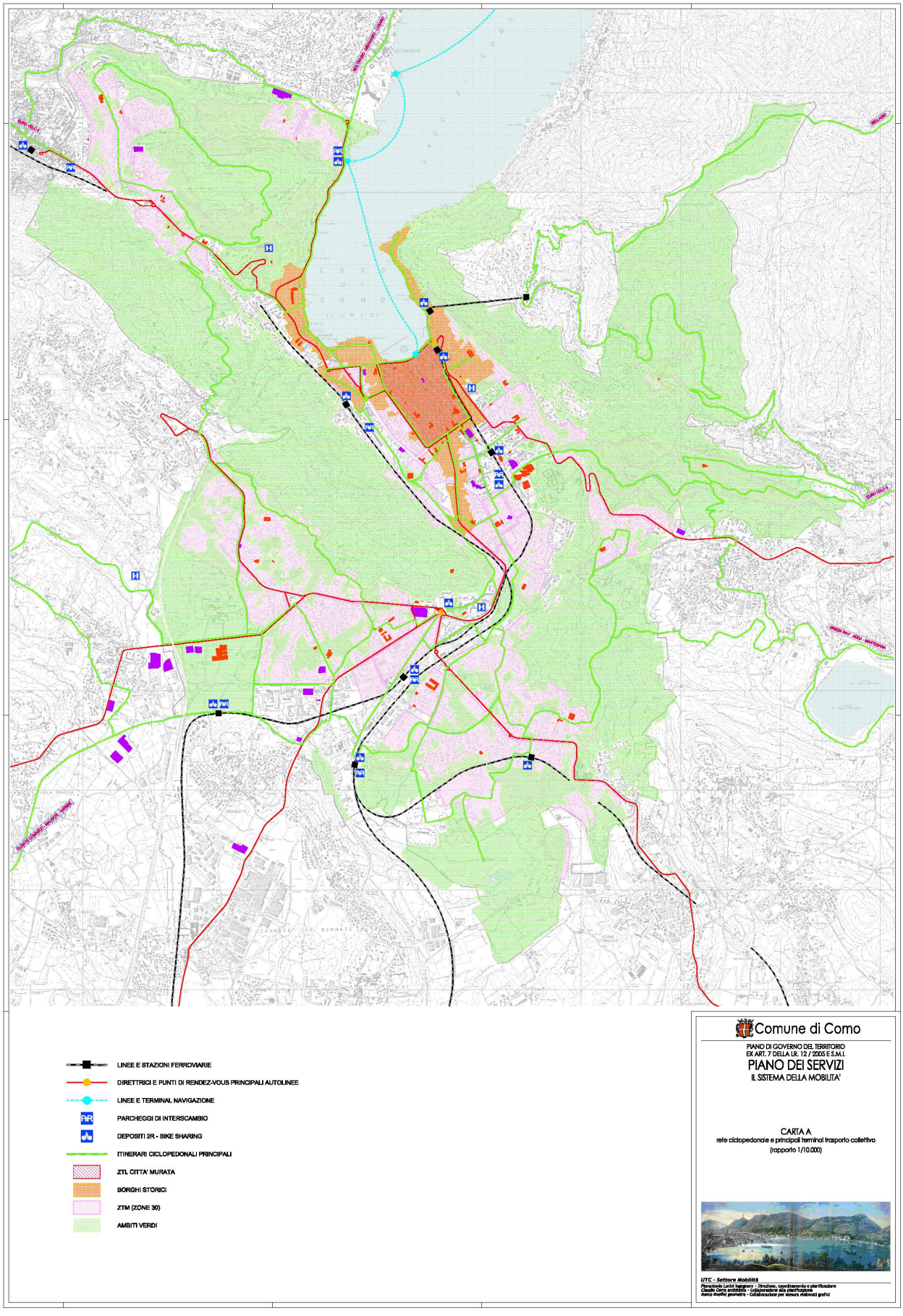
Gli itinerari ciclopedonali indicati nella tavola di Piano comprendono:

i) nella zona pianeggiante della Convalle e della valle del Breggia:
   a) la rete interna alla Zona a Traffico Limitato della città murata e i percorsi esterni lungo le mura;
   b) le radiali che uniscono il centro storico alla zona residenziale est, al borgo di via Milano, al mercato, alla stazione di Como Borghi, a Sant'Abbondio (sede universitaria) e alla stazione di Como San Giovanni;
   c) la linea di forza sul lungolago che si sviluppa da villa Geno a villa Olmo per poi proseguire fino a villa Erba / Cernobbio e Svizzera (in territorio di Maslianico);
   d) il percorso ai margini delle pendici collinari che si sviluppa da Borgovico/stazione di Como San Giovanni fino a Sant'Abbondio (facoltà di Giurisprudenza), via Milano, via Alciato (asilo Sant'Elia), via Castelnuovo (facoltà d'ingegneria del Politecnico di Milano, facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali dell'Università dell'Insubria), via Pannilani (residenze universitarie);

j) nella zona pianeggiante di Como sud:
   a) l'itinerario est/ovest con valenza anche ricreativa che da Lora / Lipomo (dove si connette coi percorsi della valle del Cosia e del lago di Montorfano), attraverso la Valbasca, raggiunge i nuclei residenziali e la stazione Rfi di Albate Camerlata, per poi proseguire verso la stazione Fnm di Grandate Breccia, dove ha inizio la prevista greenway della dismessa linea ferroviaria Grandate/Malnate;
   b) il percorso che attraversa i centri abitati di Camerlata, Rebbio e Breccia servendo i principali poli scolastici, i centri commerciali e il nuovo Ospedale Sant'Anna;

[2] Lo scenario del Documento di piano, connesso alla possibile integrazione delle linee Rfi/Fnm ad Albate Camerlata, propone inoltre, in coerenza con le previsioni del Piano territoriale di coordinamento provinciale, la realizzazione di un servizio tranviario Como/Cantù/Olgiate Comasco, che sfrutterebbe la sede Fnm da Como Lago a Grandate Breccia e la sede Rfi da Albate Camerlata a Cantù.

Carta della rete ciclopedonale e dei principali terminali del trasporto collettivo



c) l'asse che unisce il piazzale Camerlata (punto di rendez vous delle autolinee urbane ed extraurbane) alle stazioni Fnm/Rfi di via Scalabrini, connettendosi con l'itinerario est/ovest;
d) gli itinerari che consentono l'accesso dai quartieri di Albate, Muggiò e Camerlata alla riserva naturale dell'Oasi Wwf del Bassone – Torbiere di Albate;
e) gli itinerari in leggera pendenza che, da San Fermo della Battaglia, servono i quartieri di Prestino, Camerlata e Breccia, garantendo l'accesso ai principali poli attrattori di traffico, ai terminal del trasporto pubblico e ai percorsi ricreativi per mountain bike del parco della Spina Verde;

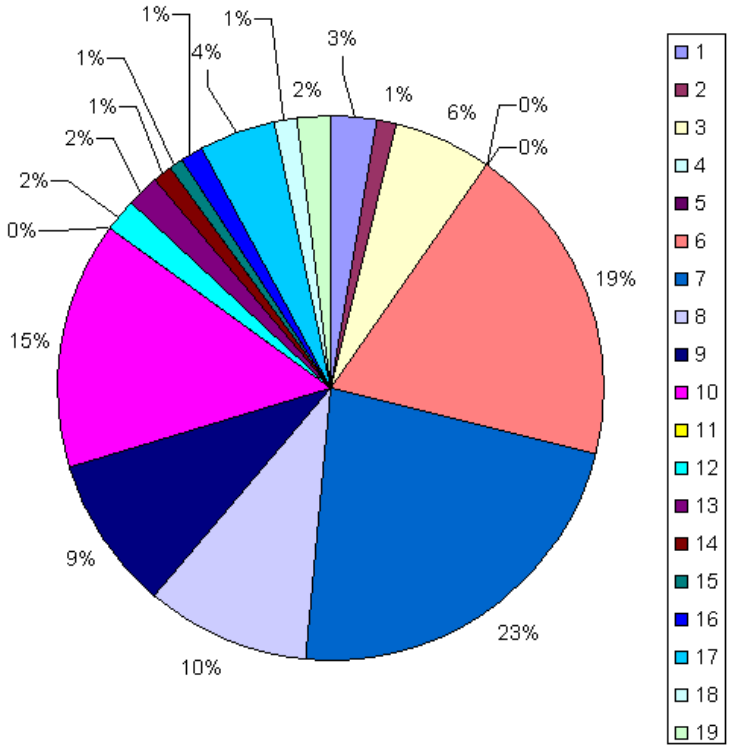
k) i percorsi, con pendenza più accentuata, di connessione fra la rete di Convalle e gli itinerari esterni:
a) a est quello, integrato con la funicolare Como – Brunate, per accedere alla dorsale per Bellagio e agli altri itinerari montani del Triangolo Lariano;
b) a sud/est quello che, sfruttando le poco acclivi via Pannilani e dismessa sede del tram, consente di raggiungere Tavernerio, Montorfano e gli itinerari cicloturistici della Brianza;
c) a sud quello storico, con maggior pendenza, che dalla Basilica di Sant'Abbondio lungo le vie Regina Teodolinda e Rimoldi consente di raggiungere la basilica di San Carpoforo e il piazzale Camerlata, nonché quello, con pendenze ridotte, della valle del Fiume Aperto che, a monte della sede ferroviaria Rfi, raggiunge le vie Cumano e Belvedere.

I percorsi ciclopedonali, indicati nella specifica tavola, identificano quindi il quadro dei collegamenti tra i servizi dentro i quartieri, tra i diversi quartieri e tra questi e i comuni contermini, attraverso una rete di percorsi con caratteri differenti in relazione alla loro localizzazione (in ambito urbano: pista ciclabile e percorso pedonale separati e protetti, pista ciclabile su corsia riservata, percorsi promiscui pedonali e ciclabili, percorsi promiscui ciclabili e veicolari; in ambito extraurbano, per lo più sedi di tipo campestre); i percorsi ciclopedonali riportati sulla tavola di Piano sono individuati con tracciati indicativi, da definire in sede di progetto esecutivo, nel rispetto dei recapiti delle zone da collegare, cercando di ripristinare gli antichi tracciati; i sottopassi/sovrappassi e le strutture per il superamento della rete viaria dovranno garantire la fruibilità in sicurezza individuando nel progetto esecutivo le soluzioni più idonee per una loro corretta integrazione ambientale.
In fase di progettazione e attuazione della rete dovranno essere affrontati e risolti i punti di criticità, determinati dall'incrocio con infrastrutture stradali per il traffico motorizzato tanto a elevato scorrimento come di quartiere; per i caratteri strutturali e prestazionali dei percorsi pedonali e ciclopedonali si rimanda alla normativa di settore vigente.

1.1.4. *Le nuove frontiere della sussidiarietà: dall'ottica quantitativa alla prestazionalità dei servizi*

L'abbandono del concetto di standard a favore di quello di prestazione pubblica o d'interesse pubblico e collettivo si materializza al meglio nelle modalità della prestazione convenzionata e sussidiaria; nei precedenti capitoli sono stati dedicati numerosi capitoli al resoconto della fitta maglia di prestazioni offerte, in misura variamente formalizzata, da enti, associazioni, privati cittadini che non solo integrano le lacune dell'offerta pubblica ma soddisfano tutta una serie d'esigenze che la popolazione esprime e che la pubblica amministrazione, seppur col massimo impegno, non può soddisfare, data la loro estrema eterogeneità e specificità e, oltretutto, data l'acuta crisi del welfare state.
Rispetto alla totalità delle prestazioni alla popolazione di carattere sussidiario, il mondo dell'associazionismo risulta quello più attivo e meglio identificabile; nello specifico, la totalità delle associazioni e degli enti di volontariato, rappresentativa della sussidiarietà diffusa sul territorio, è stata ricondotta alle quattro seguenti categorie, in ragione del campo d'azione: **i**) assistenziali, **ii**) sportive, **iii**) culturali, **iv**) religiose; ognuna d'esse è stata spazializzata sul territorio e ricondotta al quartiere d'appartenenza.
Nel seguito una ricostruzione schematica per quartieri di tale dotazione.

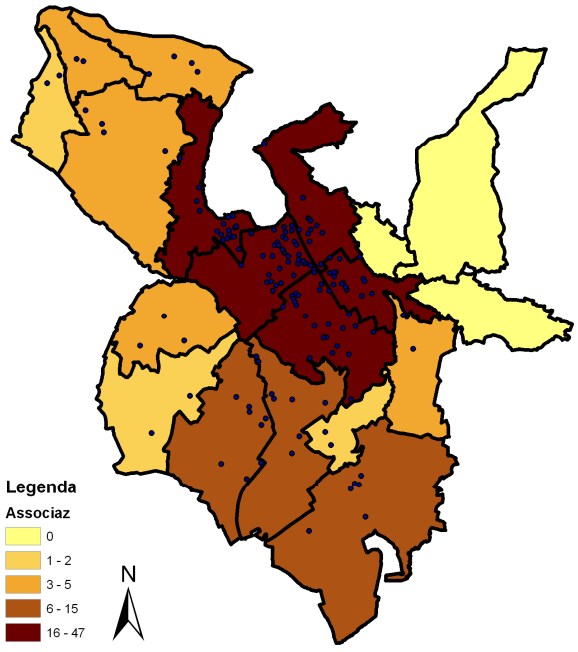
ID	*Quartiere*	*N. d'associazioni*
1	Albate	6
2	Breccia	2
3	Camerlata	12
4	Camnago Volta	–
5	Civiglio	–
6	Como Borghi	40
7	Como centro	47
8	Como est	20
9	Como nord	19
10	Como ovest	31
11	Garzola	–
12	Lora	4
13	Monte Olimpino	4
14	Muggiò	2
15	Ponte Chiasso	2
16	Prestino	3
17	Rebbio	9
18	Sagnino	3
19	Tavernola	4



Si è potuto così osservare come vi sia:

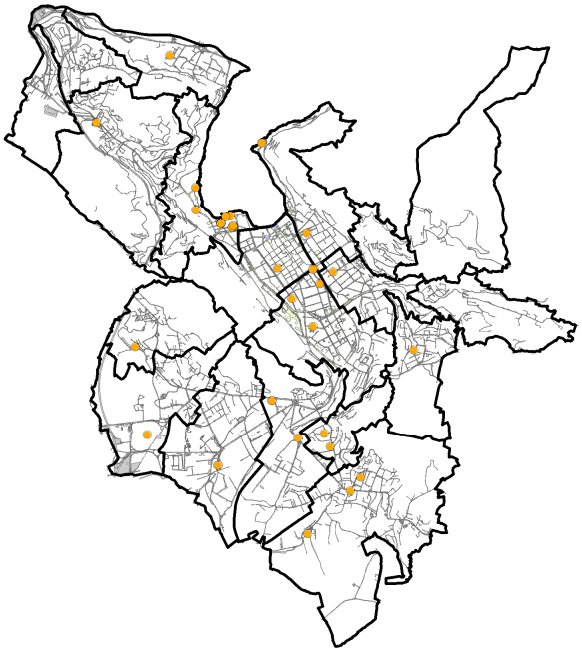
i) una naturale gravitazione baricentrica delle attività, coerentemente con quanto rilevato rispetto alla vitalità, alla centralità e all'accessibilità del tessuto consolidato;

Carta di classificazione dei quartieri in ragione della distribuzione dell'associazionismo



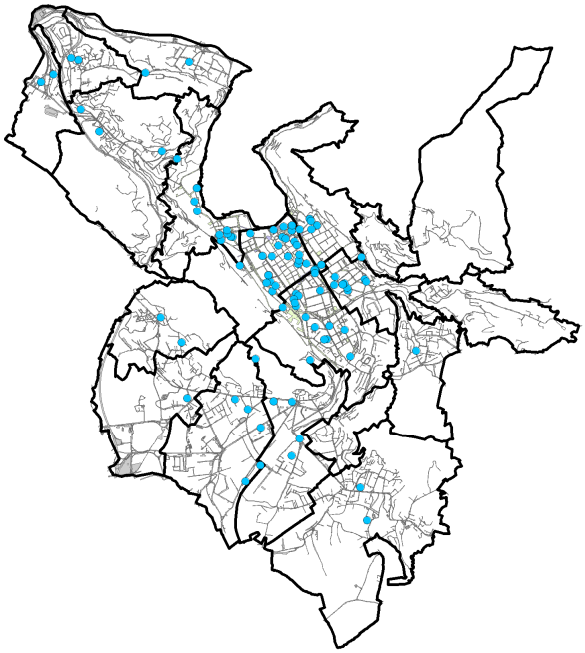
j) una sostanziale prevalenza delle associazioni sportive nei quartieri meridionali, in concomitanza con un forte addensamento delle strutture deputate allo svolgimento di tali attività, che sottende a un carattere strategico di tali ambiti rispetto alla tematica dello sport;

Distribuzione delle associazioni sportive



k) una rilevante presenza di associazioni culturali nei quartieri settentrionali;

Distribuzione delle associazioni culturali



l) un sostanziale addensamento, nei pressi della città consolidata, dell'associazionismo assistenziale che pertanto si rapporta spazialmente con gli ambiti più densamente popolati.