



## DICHIARAZIONE DI SINTESI

(ai sensi dell'art. 9, Direttiva 2001/42/CE e del punto 5.16 D.C.R. 0351/13 marzo 2007)

**Vista** la Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12, “*Legge per il governo del territorio*”, con la quale Regione Lombardia ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente;

**Preso atto che** il Consiglio Regionale nella seduta del 13 marzo 2007, atto n. VIII/0351 ha approvato gli Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi in attuazione del comma 1 dell’articolo 4 della Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12;

### **Considerato che:**

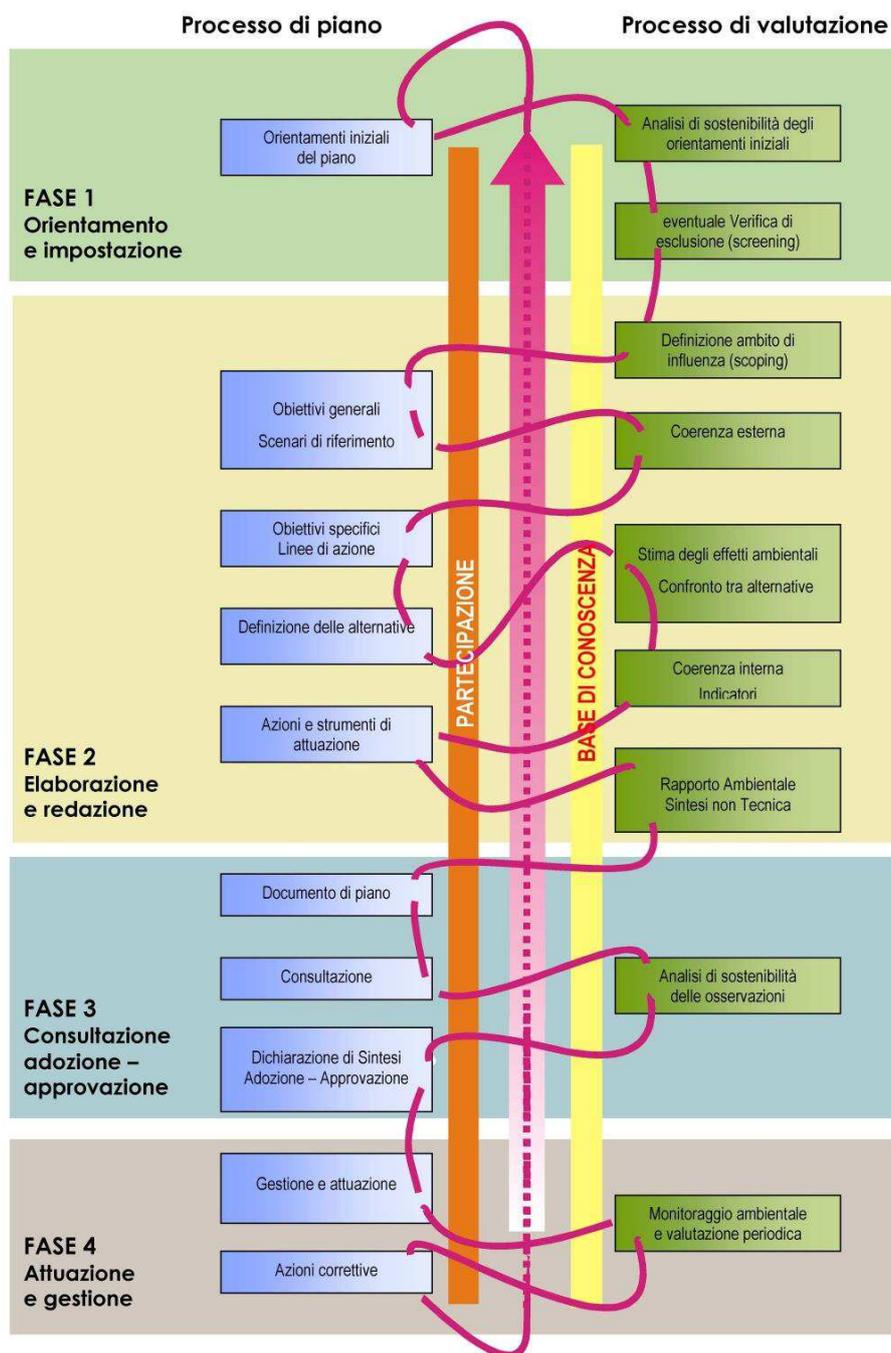
- a seguito di approvazione da parte del Consiglio Regionale degli Indirizzi citati, la Giunta Regionale ha proceduto all’approvazione degli ulteriori adempimenti di disciplina con deliberazione n. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 e successive modifiche e integrazioni;
- la Giunta Regionale con proprio atto n. VIII/10971 del 30/12/2009 ha adeguato la disciplina regionale in materia di VAS alle nuove disposizioni dettate dal D.Lgs. n. 4 del 16/01/2008, a modifica del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.;
- la Giunta Regionale con proprio atto n. 9/761 del 10 novembre 2010 ha adeguato la disciplina regionale in materia di VAS alle nuove disposizioni dettate dal D.Lgs. 29/06/2010 n. 128;

### **1. SINTESI DEL PROCESSO INTEGRATO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) E DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)**

Le fasi del ciclo di vita del piano in cui deve avvenire l’integrazione della dimensione ambientale sono indicate negli “*Indirizzi generali per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi*” di Regione Lombardia; in particolare si tratta di:

- FASE 1: Orientamento e impostazione;
- FASE 2: Elaborazione e redazione;
- FASE 3: Consultazione, adozione e approvazione;
- FASE 4: Attuazione e gestione.

Nella figura seguente è riportato lo schema procedurale e metodologico utilizzato nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). Il processo integrato PGTU/VAS è stato descritto e dettagliato all’interno del Capitolo 5 del Documento di Scoping.



Di seguito si riporta l'articolazione temporale del processo integrato PGTU/VAS attuato fino a questo momento.

### Fase 0 - Preparazione

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), ai sensi della L.R. 12/2005 e s.m.i., è stato avviato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 469 del 15/11/2018; con il medesimo atto è stata individuata l'Autorità procedente e l'Autorità



competente per la procedura VAS relativa all'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) della Città di Como.

Con Decreto del 15/07/2020 (assunto agli atti del Comune di Como con PG n. 38256/2020), l'Autorità Procedente d'intesa con e l'Autorità Competente hanno individuato i Soggetti competenti in materia ambientale e della salute e gli Enti Territorialmente competenti, i settori del pubblico interessati all'iter decisionale e gli altri soggetti interessati.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 125 del 09/07/2020 l'Amministrazione Comunale ha variato i soggetti aventi ruolo di Autorità procedente e Autorità competente per la procedura VAS relativa all'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) della Città di Como.

### **Fase 1 - Orientamento**

Nella fase preliminare di orientamento e impostazione, la VAS ha previsto attività preliminari all'elaborazione del PGTU e del Rapporto Ambientale, la cui sintesi è contenuta nel Documento di Scoping, pubblicato in data 17/07/2020 e presentato nel corso della prima Conferenza di Valutazione VAS tenutasi il giorno 24/09/2020.

Durante il periodo di pubblicazione dei documenti previsti nella prima fase del processo, sono pervenute alcune osservazioni/proposte/pareri che sono state analizzate e utilizzate per la redazione dei documenti previsti nella successiva fase della procedura.

### **Fase 2 - Elaborazione e redazione**

A seguito della prima fase di orientamento, si è proceduta con la redazione dei documenti costituenti il Piano Generale del Traffico Urbano (Relazione tecnica di piano - Proposte di piano; Regolamento viario) e quelli previsti dalla normativa VAS (Rapporto ambientale preliminare; Sintesi non tecnica).

I documenti così prodotti sono stati pubblicati in data 22/10/2021, e sono stati presentati in alcune sedute pubbliche durante il periodo di pubblicazione e nel corso della seconda Conferenza di Valutazione VAS tenutasi il giorno 13/01/2022.

Durante il periodo di pubblicazione dei documenti, sono pervenute alcune osservazioni/proposte/pareri, che sono state analizzate e contro-dedotte e, ove necessario, si è provveduto alla modificata dei documenti pubblicati.

A seguito di tali integrazioni/modifiche, l'Autorità Competente d'intesa con l'Autorità Procedente ha redatto il Parere Motiva, documento che costituisce presupposto per la prosecuzione del procedimento di adozione/approvazione del PGTU.



### **Fase 3 - Adozione e approvazione**

A seguito dell'espressione del Parere Motivato e della presente Dichiarazione di Sintesi, si procederà con l'adozione del Piano Generale del Traffico Urbano e dei documenti ambientali previsti per nella procedura VAS; a seguito dell'adozione, si provvederà con la pubblicazione della documentazione, secondo quanto previsto dalle "Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico" pubblicate il 24/06/1995, per l'acquisizione di ulteriori osservazioni/proposte.

A seguito della valutazione delle eventuali osservazioni/proposte pervenute e all'eventuale modifica/integrazione della documentazione progettuale, si procederà con la redazione del Parere Motivato Finale, della Relazione di Sintesi Finale e all'approvazione del Piano in Consiglio Comunale.

### **Fase 4 - Attuazione e gestione**

A seguito dell'approvazione del Piano, si dovrà dar corso all'attuazione dei vari strumenti e interventi contenuti nel piano stesso, nonché procedere con le fasi di monitoraggio indicate all'interno del Rapporto Ambientale.

## **2. ELENCO DEI SOGGETTI COINVOLTI ED INFORMAZIONI SULLE CONSULTAZIONI EFFETTUATE E SULLA PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO**

Con Decreto del 15/07/2020 (assunto agli atti del Comune di Como con PG n. 38256/2020), l'Autorità Procedente d'intesa con e l'Autorità Competente hanno individuato:

- i Soggetti competenti in materia ambientale e della salute e gli Enti Territorialmente interessati, di seguito elencati:
  - ATS Insubria
  - ARPA
  - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
  - Ente gestore del Parco Regionale Spina Verde di Como
  - Regione Lombardia
  - Provincia di Como
  - Comuni confinanti: Blevio, Brunate, Capiago Intimiano, Casnate con Bernate, Cernobbio, Grandate, Lipomo, Maslianico, Montano Lucino, San Fermo della Battaglia, Senna Comasco, Tavernerio
  - Contesto transfrontaliero: Canton Ticino e Comune di Chiasso



- i settori del pubblico interessati all'iter decisionale e gli altri soggetti interessati, di seguito elencati:
  - Agenzia del Trasporto Pubblico Locale Como-Lecco-Varese
  - ASF Autolinee
  - Azienda Trasporti Milanesi - ATM
  - Gestione Governativa Navigazione Lago di Como
  - Rete Ferroviaria Italiana
  - Ferrovienord
  - Trenord
  - Ordine Degli Architetti Pianificatori Paesaggisti E Conservatori - Como
  - Ordine degli Ingegneri - Como
  - Collegio Provinciale Geometri e Geometri Laureati - Como
  - Ordine dei Geologi della Lombardia
  - Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali - Como
  - Collegio dei Periti Industriali - Como
  - CSU - Como Servizi Urbani
  - ANCE - Associazione Nazionale Costruttori Edili - Como
  - Camera di Commercio di Como
  - Confartigianato Imprese Como
  - CNA - Confederazione Nazionale dell'Artigianato - Como
  - Confesercenti Como
  - Confedilizia Como - Associazione della Proprietà Edilizia di Como
  - Confcommercio Como
  - Unindustria Como
  - Confindustria Como
  - Automobile Club d'Italia - ACI Como
  - Associazione Albergatori Como
  - Comunità di lavoro Regio Insubrica
  - Federazione Autotrasportatori Italiani - Como
  - Associazione Civica Utenti della Strada - ACUS Como
  - WWF OA Insubria - Como
  - Legambiente Como
  - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta - FIAB Como

Con il medesimo Decreto sono state individuate quale modalità di informazione e partecipazione del pubblico, la pubblicazione del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sul sito web



SIVAS di Regione Lombardia, sul sito web istituzionale del Comune di Como e all'Albo Pretorio Comunale.

Ai sensi della normativa regionale relativa al procedimento VAS, sono state effettuate due conferenze di valutazione:

- in data 24/09/2020 è stata effettuata la prima conferenza di valutazione, a seguito della quale è stato redatto specifico verbale che è stato pubblicato sul sito sul sito web istituzionale del Comune di Como;
- in data 13/01/2022 è stata convocata la seconda conferenza di valutazione finale, a seguito della quale è stato redatto specifico verbale che è stato pubblicato sul sito sul sito web istituzionale del Comune di Como;

Le due conferenze di valutazione sono state procedute, come previsto dalla normativa regionale relativa al procedimento VAS, da due periodi di pubblicazione della durata di 60 giorni naturali e consecutivi durante i quali chiunque ne avesse avuto interesse ha potuto presentare osservazioni/proposte scritte, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutati; le modalità di presentazione delle osservazioni/proposte è stato pubblicato sul sito web istituzionale del Comune di Como, sul sito web SIVAS di Regione Lombardia ed è stato pubblicato specifico avviso all'Albo Pretorio comunale. I periodi sopra citati sono stati i seguenti:

- in data 17/07/2020 sono stati pubblicati i documenti propedeutici alla prima Conferenza di Valutazione - Il periodo per la presentazione di osservazioni/proposte ha avuto inizio il 17/07/2020 e termine il 18/09/2020;
- in data 22/10/2021 sono stati pubblicati i documenti propedeutici alla seconda Conferenza di Valutazione - Il periodo per la presentazione di osservazioni/proposte ha avuto inizio il 22/10/2021 e termine il 21/12/2021.

Allo scopo di consentire la massima diffusione della documentazione pubblicata, sono state intraprese le seguenti iniziative di presentazione al pubblico e partecipazione:

- in data 02/12/2021 si è svolta una presentazione della documentazione del PGTU presso la sede di Confartigianato Como;
- in data 15/12/2021 presso la sede comunale si è svolta una presentazione pubblica della documentazione del PGTU, della quale è stata anche predisposta la diretta streaming sul canale YouTube del Comune di Como, allo scopo di consentire la partecipazione di tutti i portatori di interesse e i cittadini a vario titolo coinvolti nel procedimento stante le limitazioni imposte dall'emergenza sanitaria in corso.



Si evidenzia infine che le due sedute della conferenza di valutazione, al fine di superare le limitazioni imposte dall'emergenza sanitaria in corso, hanno visto l'impiego di modalità di partecipazione da remoto quali i collegamenti tramite il programma web Google Meet e la diretta streaming sul canale YouTube del Comune di Como.

### **3. CONSULTAZIONI EFFETTUATE E PARTECIPAZIONE / EVENTUALI CONTRIBUTI RICEVUTI E PARERI ESPRESSI**

Le consultazioni effettuate sono state quelle previste dalla D.G.R. n. 6420/2007 e s.m.i. e si sono svolte con l'effettuazione di due sedute di valutazione, precedute da due distinti periodi di pubblicazione della documentazione redatta e durante i quali è stato possibile presentare osservazioni/pareri. Come già indicato nel capitolo precedente, le consultazioni effettuate sono le seguenti:

- in data 17/07/2020 sono stati pubblicati i documenti propedeutici alla prima Conferenza di Valutazione - Il periodo per la presentazione di osservazioni/proposte ha avuto inizio il 17/07/2020 e termine il 18/09/2020 - In data 24/09/2020 si è svolta la prima conferenza di valutazione;
- in data 22/10/2021 sono stati pubblicati i documenti propedeutici alla seconda Conferenza di Valutazione - Il periodo per la presentazione di osservazioni/proposte ha avuto inizio il 22/10/2021 e termine il 21/12/2021 - In data 01/2022 è stata svolta la seconda conferenza di valutazione finale.

Alle conferenze di valutazione sono stati direttamente invitati i soggetti portatori di interesse individuati con Decreto del 15/07/2020 (assunto agli atti del Comune di Como con PG n. 38256/2020):

- in data 17/07/2020, con comunicazione PEC assunta agli atti del Comune di Como con PG n. 38859/2020, l'Autorità Procedente d'intesa con l'Autorità Competente ha convocato per il giorno 24/09/2020 la prima seduta Conferenza di Valutazione;
- in data 21/10/2021, con comunicazione PEC assunta agli atti del Comune di Como con PG n. 69380/2021, l'Autorità Procedente d'intesa con l'Autorità Competente, ha convocato per il giorno 13/01/2022 la seconda seduta della Conferenza di Valutazione.

Durante il secondo periodo di pubblicazione della documentazione, sono pervenute le osservazioni/proposte/pareri di seguito elencati ed allegate alla presente dichiarazione di sintesi:

- seconda seduta Conferenza di Valutazione (22/10/2021 - 21/12/2021):
  - o ASF AUTOLINEE (PG n. 80772/2021);
  - o UNIONE ITALIANA DEI CIECHI E DEGLI IPOVEDENTI (PG n. 83116/2021);
  - o CHIESA CATTEDRALE DI COMO (PG n. 83248/2021);



- SIG. ANGELO MAMBRETTI (PG n. 83611/2021);
- AGENZIA TRASPORTO PUBBLICO LOCALE COMO-LECCO-VARESE (PG n. 84625/2021);
- PROVINCIA DI COMO (PG n. 85080/2021);
- ACUS COMO - ANCE COMO - CONFARTIGIANATO IMPRESE COMO - CONFCOMMERCIO COMO - CONFESERCENTI COMO - CONFINDUSTRIA COMO - CNA COMO - ORDINE DEI PERITI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI COMO (PG n. 85401/2021);
- RESIDENTI VIA CAPRANI (PG n. 75680/2021 - PG n. 84458/2021 - PG n. 84568/2021 - PG n. 84569/2021 - PG n. 84571/2021);
- FIAB (PG n. 83680/2021);
- CIRCOLO LEGAMBIENTE "ANGELO VASSALLO" (PG n. 85282/2021);
- ARPA (PG n. 85670/2021);
- COMUNE DI CHIASSO (PG n. 87717/2021);
- ATS INSUBRIA (PG n. 1247/2022).

Le osservazioni/proposte/pareri pervenuti nella prima fase di pubblicazione sono stati direttamente recepiti all'interno dei documenti tecnici che compongono il PGTU nonché i documenti relativi alla VAS (in particolare il parere espresso da ARPA).

Inoltre, sono state effettuate delle osservazioni d'ufficio, che hanno comportato modifiche ai documenti tecnici del Piano (Tavole allegate alla Relazione proposte di piano) e al Regolamento Viario, allo scopo di correggere errori presenti nei documenti o integrare gli stessi con nuove disposizioni normative o migliorare la leggibilità dei documenti.

Le osservazioni/proposte/pareri pervenuti nella seconda fase sono stati analizzati e controdedotti (in allegato la tabella contenente le osservazioni e le controdeduzioni prodotte, nonché le osservazioni d'ufficio effettuate); a seguito di tali controdeduzioni si è reso necessario procedere con la modifica/integrazione dei documenti tecnici che compongono il PGTU nonché i documenti relativi alla VAS. Di seguito si riporta la logica utilizzata relativamente alla controdeduzione delle osservazioni/proposte/pareri pervenute:

- **Accolta (A):** sono quelle ritenute coerenti con le strategie complessive di Piano e determinano un contributo positivo al PGTU che può tradursi in una integrazione delle proposte di piano e/o delle tavole e/o del Rapporto Ambientale, ovvero in un semplice richiamo ad una parte già contenuta negli elaborati, ovvero in un successivo livello di pianificazione/progettazione. Alcune osservazioni, benché accolte, non hanno prodotto modifiche ai documenti di piano in quanto gli interventi/misure



indicate competono a piani sovra ordinati e non al PGTU;

- **Accolta Parzialmente (AP):** sono quelle ritenute, almeno in parte, coerenti con le strategie complessive di Piano, ma che determinano al più una precisazione sui contenuti del Piano stesso. Queste osservazioni possono, comunque, produrre integrazioni nel testo del Documento di Piano, ovvero costituire elementi in linea di principio congruenti al PGTU, ma che richiedono una specifica elaborazione in altri livelli (piani particolareggiati, di settore, ecc.) o in altre sedi di competenza;
- **Non Accolta (NNA):** sono quelle rigettate e che, quindi, non producono modifiche agli elaborati di PGTU; il mancato accoglimento può dipendere da diverse ragioni :
  - o l'osservazione riguarda argomenti o progetti non di competenza del PGTU, per la tipologia del progetto oppure perché oltrepassa i limiti temporali o economici del Piano;
  - o l'osservazione viene ritenuta non coerente con le strategie complessive di Piano.

#### **4. MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE DI COME SI È TENUTO CONTO DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

La Valutazione Ambientale Strategica, nel perseguimento dell'obiettivo strategico di integrare e rendere coerente il processo di pianificazione orientandolo verso la sostenibilità, consente l'inserimento della dimensione e delle tematiche ambientali negli atti di pianificazione e programmazione, nonché la diretta e costante partecipazione ai processi decisionali dei portatori d'interesse ambientale istituzionali, economici e sociali. La valutazione ambientale deve pertanto essere intesa come un processo che accompagna e si integra in tutte le differenti fasi della redazione di un Piano/Programma come un fattore di razionalità finalizzato ad accrescerne qualità, eccellenza ed efficacia.

Il procedimento di valutazione dell'aspetto ambientale ha costantemente accompagnato l'elaborazione dei documenti del PGTU. Tale integrazione è stata garantita dallo sviluppo contestuale del Piano e della sua valutazione sotto il profilo ambientale e dal costante confronto e scambio di informazioni e documenti tra i tecnici estensori degli elaborati tecnici del PGTU e quelli dedicati alla redazione dei documenti ambientali.

Le osservazioni/proposte/pareri pervenute nelle due fasi di pubblicazione hanno contribuito allo sviluppo dei temi ambientali e alle strategie e obiettivi previsti nel piano; esse hanno comportato in alcuni casi la modifica dei documenti già pubblicati, mentre quelle pervenute nella prima fase hanno consentito di redigere i documenti tenendo in considerazione tali ulteriori indicazioni, nonché consentire agli estensori dei documenti tecnici del PGTU di recepire fin da subito quanto emerso nella fase di consultazione e, in particolare, per quegli aspetti legati alla parte ambientale e che potevano contribuire a rendere maggiormente sostenibile il piano.



## 5. PARERE MOTIVATO

In data 08/02/2022 è stato espresso dall'Autorità Competente, d'intesa con l'Autorità Procedente, il Parere Motivato, che ha tenuto conto dei pareri espressi dai vari soggetti competenti e ha valutato gli effetti del PGTU sull'ambiente, così come descritti e valutati nel Rapporto Ambientale.

Il parere espresso in merito alla compatibilità ambientale dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è stato positivo, con la prescrizione che l'Amministrazione Comunale si faccia promotrice, in particolare verso gli altri Enti pubblici presenti sul territorio comunale, della progressiva sostituzione dei veicoli in dotazione ai vari enti con mezzi a minor impatto ambientale.

Inoltre, nel parere viene dato atto che le condizioni/prescrizioni indicate nel parere motivato espresso in data 12/07/2017 dall'Autorità Competente d'intesa con l'Autorità Procedente nell'ambito del procedimento VAS del Piano Generale del Traffico Urbano adottato con D.G.C. n. 10/2017 (Deliberazione revocata con D.G.C. n. 209/2018 e piano mai approvato) sono state considerate e superate nel procedimento in corso.

## 6. MONITORAGGIO

Il sistema di monitoraggio ha il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento di uno specifico dato/indicatore, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni. In questo senso la VAS rappresenta un processo dinamico che segue l'evoluzione del Piano attraverso il Sistema di Monitoraggio, soprattutto alla luce di modifiche alla pianificazione che sono subentrate successivamente.

Il Sistema di Monitoraggio individuato ha quindi le seguenti funzioni:

- verificare nel tempo lo stato di attuazione del Piano (Monitoraggio di Processo);
- verificare nel tempo gli effetti dell'attuazione del Piano e il raggiungimento degli Obiettivi (Monitoraggio di Risultato);
- indicare le correzioni da apportare alle Strategie e/o alle singole Azioni o Interventi del Piano per il raggiungimento degli Obiettivi;
- tenere sotto controllo gli aspetti critici o parzialmente critici che le analisi di coerenza indicano come caratterizzati da "incoerenza" o "coerenza condizionata" e che possiamo definire come "elementi di attenzione".

Il Monitoraggio di Processo è un rapporto da predisporre annualmente a partire dalla data di approvazione del Piano, in cui si descrive in modo sintetico quali Interventi ed Azioni previsti dal Piano sono stati



realizzati, così come le eventuali misure di compensazione/mitigazione da attuare.

Il Monitoraggio di Risultato, attraverso gli indicatori e i parametri che caratterizzano le componenti ambientali, valuta il livello di raggiungimento degli Obiettivi di Piano e il mantenimento delle coerenze individuate nella Valutazione di Coerenza. Il set di indicatori individuato è suddiviso in due macro ambiti:

- *Indicatori di contesto*, rappresentativi della variazione del contesto di riferimento del Piano. Il controllo degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Agenzie, ISTAT, Enea, Enti, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi sono assunti all'interno del piano come riferimenti da cui partire per le scelte progettuali;
- *Indicatori di processo*, che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto essendo questi i riferimenti scientifici, normativi, emergenziali, ecc. a cui doversi attenere. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

Gli indicatori previsti per il presente piano sono meglio indicati all'interno del Rapporto Ambientale, al quale si rimanda per eventuali approfondimenti.

Como, 08 febbraio 2022

**L'AUTORITÀ PROCEDENTE**

Ing. Loris Molteni

*Documento informatico sottoscritto con firma digitale  
ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e s.m.i.*

*Allegati:*

- *Osservazioni pervenute nel secondo periodo di pubblicazione (22/10/2021 - 21/12/2021);*
- *Controdeduzioni alle osservazioni.*



## **Osservazioni di ASF Autolinee sulla VAS dell'aggiornamento del PGTU della città di Como.**

Como, 30.11.2021

### **1. Premessa**

Le osservazioni si riferiscono al documento denominato "Comune di Como - Piano generale del traffico urbano (PGTU) - Fase 3 - Relazione tecnica di piano" e datato "ottobre 2021".

Per prima cosa si espongono delle considerazioni di carattere generale su argomenti trattati in modo trasversali nelle varie sezioni del documento; successivamente si passerà ad esporre osservazioni di dettaglio, riferite a passaggi particolari.

Si riporta infine un elenco delle fermate urbane che presentano criticità dal punto di vista della sicurezza e/o di conformità col Codice della Strada.

### **2. Convivenza tra percorsi del TPL e interventi di moderazione del traffico.**

La rete TPL urbana a servizio della città di Como, ne raggiunge tutti i quartieri con grande capillarità e questa è una delle principali ragioni nelle quali risiede l'elevato tasso di frequentazione storicamente riscontrato, assieme alle buone caratteristiche in termini di frequenza dei servizi, copertura oraria ed affidabilità.

Tale capillarità ha però come necessario presupposto la penetrazione di molti percorsi di linea all'interno delle aree definite come isole ambientali, facendo ampio uso della viabilità secondaria, classificata come strada di quartiere.

Di conseguenza, se si vogliono mantenere le attuali caratteristiche della rete, è necessario che gli attuali percorsi rimangano agevolmente percorribili dagli autobus, come correttamente evidenziato al paragrafo B.3.2 pag. 78 della relazione.



Tel. 031.247.111  
Fax 031.340.900



[www.asfautolinee.it](http://www.asfautolinee.it)  
[info@asfautolinee.it](mailto:info@asfautolinee.it)  
[segreteria@pec.asfautolinee.it](mailto:segreteria@pec.asfautolinee.it)



Via Asiago 16/18  
22100 Como



P. Iva e CF 02660190139  
CCIAA Como R.E.A. n. 272121  
Capitale Sociale €7.460.765,00

A tale scopo su tali percorsi l'impiego di tutti quegli interventi urbanistici che vanno sotto la denominazione di "moderazione del traffico" va attentamente valutato e, in generale, evitato.

Citiamo, a tale proposito, alcuni esempi nei quali l'arredo urbano comporta difficoltà alla circolazione degli autobus.

- attraversamenti pedonali rialzati e dossi rallentatori (Via Acquanera, Via Rienza)
- disassamenti con raggio di curvatura e calibro limitati (Via Briantea angolo Nulli)
- rotatorie di raggio limitato e/o disassate (Via Bellinzona Iperal, future Via Giussani / Palma, Via Varesina / Lissi e Via Canturina / Acquanera)
- rotatorie con centro non sormontabile (Largo Silo)
- segnaletica verticale e/o dissuasori installati a distanza troppo ravvicinata dal margine stradale (Via Briantea angolo Nulli, svolta a destra da Via Cavallotti in Via Gallo, Via Foscolo, fermata "Cimitero Lora" in Via Oltrecolle).
- pavimentazione stradale in sampietrini, basoli o simili (San Bartolomeo).

### 3. Convivenza tra percorsi del TPL e sosta

In alcune situazioni sosta e transito del TPL coesistono in condizioni limite dal punto di vista non solo della sicurezza ma anche della mera transitabilità, con conseguenze sulla regolarità ed affidabilità del servizio di TPL.

Ciò avviene dove la presenza di stalli di parcheggio a margine della carreggiata implica un senso unico alternato a vista, riduce eccessivamente la sezione libera della strada oppure costringe all'invasione della corsia opposta per oltrepassare i veicoli in sosta.

Queste situazioni, seppure note e "tollerate" da anni, nondimeno aumentano il rischio dei sinistri ai quali il personale di guida è già esposto.

Elenchiamo senza pretesa di esaustività: Via Palestro, Via Mentana, Via Pio XI (civici da 69 a 83), Via Scalabrini (tra P. Camerlata e la Stazione), Via Varesina (civici da 110 a 120).



Tel. 031.247.111  
Fax 031.340.900



[www.asfautolinee.it](http://www.asfautolinee.it)  
[info@asfautolinee.it](mailto:info@asfautolinee.it)  
[segreteria@pec.asfautolinee.it](mailto:segreteria@pec.asfautolinee.it)



Via Asingo 10/18  
22100 Como



P. Iva e CF 02660190139  
CCIAA Como R.E.A. n. 272121  
Capitale Sociale €7.460.785,00



#### 4. Attestamenti TPL in Centro città

Non siamo in linea di principio contrari ad una revisione degli attestamenti delle linee TPL in centro città, crediamo però che sia possibile procedere a tale revisione in presenza di un piano organico e completo che contenga alternative di pari o maggiore validità.

Condividiamo, in particolare, le osservazioni sull'inadeguatezza degli spazi al contorno dell'autostazione di Piazza Matteotti, che ci hanno spinto negli anni recenti ad effettuare su nostra iniziativa e a nostre spese lavori di adeguamento e messa in sicurezza dell'edificio e delle sue pertinenze oltre ad aver già attuato un primo riordino degli attestamenti.

Anche per quanto riguarda la situazione di Piazza Cavour, pur comprendendo le tematiche legate alla fruizione pedonale e turistica della piazza, teniamo a mettere in evidenza che dopo la pedonalizzazione di Portici Plinio nel giugno 2014, il reperimento di spazi per l'attestamento delle autolinee è diventato un tema sensibile e cronicamente irrisolto.

A completamento della riflessione, riteniamo fattibile un incremento delle linee attestate nel Piazzale San Gottardo solo riservandolo integralmente al trasporto collettivo (linee urbane, extraurbane, interregionali e taxi), per motivi sia di spazio che di sicurezza. Si ricorda comunque che il piazzale è inadatto all'attestamento di linee esercite con mezzi autosnodati, come dimostrato anni fa a seguito di prove di circolazione effettuale su impulso di codesta Amministrazione.

Un riordino complessivo degli attestamenti avrà implicazioni non trascurabili in termini di percorrenze chilometriche e assetto generale del servizio che dovranno essere condivise con l'Agenzia TPL, suggerendo quindi un rinvio della sua attuazione a dopo l'effettuazione della prossima gara per l'assegnazione dei servizi di TPL.

#### 5. Osservazioni di dettaglio.

Nello schema che segue si riportano osservazioni puntuali relative a singole parti della relazione.

Le osservazioni sono numerate e per ciascuna di esse si riportano il paragrafo e le pagine ai quali si riferisce.



Tel. 031 247.111  
Fax 031 240.900



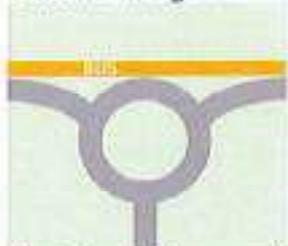
[www.asfautolinee.it](http://www.asfautolinee.it)  
[info@asfautolinee.it](mailto:info@asfautolinee.it)  
[segreteria@poc.asfautolinee.it](mailto:segreteria@poc.asfautolinee.it)



Via Asiago 16/18  
22100 Como



P. Iva e CF 02860190139  
CCMA Como R.E.A. n. 272121  
Capitale Sociale €7.660.705,00

#	§	Pag.	Argomento	Osservazione
1	A.2.4.2	23-24	Incentivi e disincentivi per l'utilizzo dei Nodi di Interscambio e Attestamento	Nel predisporre eventuali disincentivi si raccomanda di salvaguardare comunque i percorsi TPL mantenendone un'adeguata percorribilità.
2	A.2.5 A.4.3.2	25 56-58	Isole ambientali	Considerato che diversi assi stradali interni alle isole ambientali sono interessati da percorsi di TPL, sia sempre salvaguardata la percorribilità da parte degli autobus.
3	A3.2.3	34	Aree dismesse - Ambito Ponte Chiasso	In caso di riassetto dell'area, si richiede di salvaguardare ed eventualmente riqualificare l'area di sosta per il capolinea della linea urbana 1 e di prevedere inoltre spazi da vincolare per l'eventuale installazione di dispositivi di ricarica per eventuali futuri autobus a batteria. Si richiede un maggior controllo della sosta abusiva in corrispondenza della corsia preferenziale nel tratto terminale di Via Bellinzona verso la Svizzera e in corrispondenza della rotatoria della dogana, dove i mezzi della linea 1 invertono la marcia.
4	A3.2.3	34	Nuova rotatoria Via Bellinzona / Oldelli	In caso di realizzazione di tale rotatoria, si richiede di mantenere a margine di essa la continuità della corsia preferenziale discendente lungo la Via Bellinzona, come da schema in figura. 
5	A3.2.3	35-36	Ambito Via Innocenzo XI	Si richiede di prevedere la riqualificazione delle attuali aree di sosta per fermate TPL ("Roosevelt", "S. Nicolò" e "Borsieri"). Si chiede anche di dotare di banchina l'area del capolinea della linea 4 presso il Cimitero Monumentale.
6	A3.2.3	36	Ambito ex Caserma - Adeguamento Via Castellini	Si richiede di prevedere la riqualificazione della fermata TPL "Caserme" lungo la Via Napoleona in entrambe le direzioni, nonché il sottopassaggio a servizio della medesima.
7	A3.2.3	37-38	Ambito ex ospedale San Martino	Si richiede di prevedere la messa in sicurezza ed a norma delle fermate TPL lungo la SS per Lecco ("SS per Lecco 23" e "Monteverde").



#	§	Pag.	Argomento	Osservazione
8	A3.2.3	39	Ambito ex ospedale S.Anna	<p>Si richiede di garantire anche in futuro la percorribilità di Via Colonna da parte degli autobus, sia per l'inversione di marcia della linea C52 Como-Intimiano-Cantù, sia come itinerario alternativo per la limitazione delle linee entranti a Como da sud in caso di necessità (Giro Lombardia e simili).</p> <p>Si richiede di prevedere la messa in sicurezza e a norma della fermata TPL "Vecchio S.Anna" in direzione Camerlata.</p>
9	A3.2.3	40	Area ex Danzas	<p>Vista la vicinanza con la stazione San Giovanni, si richiede di valutare l'utilizzazione dell'area o parte di essa come attestamento per linee di TPL o parcheggio ausiliario rispetto al Piazzale S.Gottardo.</p> <p>Si richiede inoltre di prevedere la messa in sicurezza e a norma della fermata TPL "Regina Teodolinda", tramite la costruzione di una banchina.</p>
10	B.1.1.1	60	Nodi d'interscambio - Via Bellinzona	<p>Si richiede di prevedere la messa in sicurezza e a norma della fermata TPL "Viadotto A9", tramite la costruzione di una banchina</p>
11	B.1.1.2	61	Nodi d'interscambio - Nuova stazione Camerlata.	<p>La struttura dei collegamenti stradali previsti non consente l'agevole instradamento di nessuna linea di TPL nel nuovo piazzale della stazione. Si ritiene soddisfacente e da mantenere l'attuale accesso al nodo ferroviario di Camerlata tramite la fermata esistente "Stazione Camerlata" su Via Scalabrini.</p> <p>Si suggerisce inoltre la creazione di un percorso pedonale tra la nuova Stazione Camerlata e Via Canturina lungo o parallelamente alla Via S. Bernardino da Siena, contestualmente all'istituzione sulla Via Canturina di una nuova fermata per le linee C50 e C52.</p>
12	B.2.2	72-76	Mobilità ciclabile	<p>Nell'individuazione dei percorsi ciclabili, si raccomanda di evitare che questi coincidano con le corsie preferenziali del TPL nei in cui il transito delle linee avviene con alta frequenza.</p>



#	§	Pag.	Argomento	Osservazione
13	B.3.3.2.1	80	Capolinea di piazzale San Gottardo - Stazione San Giovanni	<p>Alle due ipotesi di configurazione del piazzale S.Gottardo contenute nel documento a nostro avviso è preferibile la situazione attuale. Crediamo infatti che l'attuale configurazione con una banchina unica per la salita dei passeggeri e l'utilizzo del piazzale per la sosta inoperosa dei mezzi abbiano il pregio di ottimizzare lo scarso spazio a disposizione e di anche di essere estremamente leggibile per i passeggeri. Un miglioramento potrebbe nascere dalla riqualificazione del punto di attesa dei passeggeri, che oggi attendono sulle scale di accesso al fabbricato di stazione, tramite la realizzazione di una banchina dedicata di dimensioni adeguate, dotata di tettoia e sedute.</p> <p>Non concordiamo con l'attestamento al Cimitero Monumentale di tutte le corse della linea 4, sia per mancanza di utenza, soprattutto nelle ore di chiusura del cimitero stesso, sia perché ciò comporterebbe l'eccessiva contrazione dei tempi di sosta della linea 4.</p> <p>Si coglie comunque l'occasione per suggerire, la riqualificazione del capolinea del cimitero tramite realizzazione di una banchina.</p> <p>Per quanto riguarda il riordino degli attestamenti nel centro città, si veda quanto al §4.</p>
14	B.3.3.2.2	82	Capolinea di piazza Matteotti c/o autostazione di Sant'Agostino	Per quanto riguarda il riordino degli attestamenti nel centro città, si veda quanto al §4.
15	B.3.3.2.3	83	Capolinea di piazza Cavour	Per quanto riguarda il riordino degli attestamenti nel centro città, si veda quanto al §4.
16	B.3.3.3	83	Aumento del servizio nei giorni festivi, nel periodo estivo e alla sera	Le serie storiche dei dati di traffico in nostro possesso non giustificano l'estensione della copertura del servizio nelle ore notturne per le linee 6 e 7 né l'intensificazione del servizio festivo urbano.



#	§	Pag.	Argomento	Osservazione
17	B.3.3.3.2	85	Servizio delle aree con scarsa domanda (Albate-Navedano)	La rete viaria della zona compresa tra Via Al Piano e Senna Comasco (Via Frisia, Via Ninguarda, Via Baraggia e Via Albate) non consente al momento la creazione di un servizio di TPL. Non condividiamo l'ipotesi di deviazione di ulteriori corse della linea C50, sia per l'incompatibilità tra dimensione dei mezzi utilizzati e calibro delle strade, sia per non penalizzare la direttrice principale della linea Como-Olmeda-Cantù.
18	B.3.3.5	87	Potenziamento del servizio sui Nodi di Interscambio (Nuova stazione Camerlata)	Vedere osservazione n° 11.
19	B.4.2	98	Interventi per settore urbano	Per quanto riguarda l'attuazione di interventi di moderazione del traffico, si veda quanto al §2.
20	B.4.2.1	99-102	Convalle - Viabilità critica	In merito a quanto esposto si suggerisce: - di vietare la sosta lungo tutto il tratto urbano della SS 583 (Via Torno) - la trasformazione integrale in corsia preferenziale della Via Milano alta tra V.le Giulio Cesare e Piazza San Rocco, in entrambi i sensi di marcia.  Si richiede inoltre che non sia impedita la percorribilità da parte degli autobus (anche 18 m) di Via Dante e Via Don Minzoni come itinerario alternativo all'asse di Via Dottesio e Via Briantea.
21	B.4.2.1	100-101	Convalle - Nodi Critici - Piazza Matteotti.	Per quanto riguarda il riordino degli attestamenti nel centro città, si veda quanto al §4.



#	§	Pag.	Argomento	Osservazione
22	B.4.2.2	103-104	Settore Nord - Viabilità critica	<p>Per quanto riguarda la Via Bixio, concordiamo sull'istituzione di un tratto a senso unico alternato regolato da semafori in corrispondenza del viadotto ferroviario.</p> <p>Per quanto riguarda l'attuazione di interventi di moderazione del traffico, si veda quanto al §2.</p> <p>Per quanto riguarda la rotonda prevista all'intersezione Cernobbio / Bellinzona si richiede.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Di salvaguardare il transito degli autobus (18m) su tutti i rami dell'intersezione</li> <li>- Di prolungare la corsia preferenziale di Via per Cernobbio fino alla linea d'arresto della nuova rotonda.</li> <li>- Di aumentare il controllo della sosta abusiva sul marciapiedi prospiciente l'ufficio postale di Villa Olmo.</li> </ul> <p>Si richiede la messa in sicurezza ed a norma della fermata TPL "Roncate" in direzione di Ponte Chiasso (fermata a servizio del plesso ospedaliero "Villa Aprica"), attualmente priva di banchina.</p>
23	B.4.2.3	104-107	Albate Camerlata - Viabilità Critica - Via Lissi	<p>Si richiede che la nuova rotonda prevista all'intersezione Lissi / Varesina consenta il transito degli autobus (18m) lungo la Via Varesina.</p> <p>Si richiede inoltre la soppressione dei posteggi presenti tra i civici 110 e 120 della Via Varesina, la cui presenza costringe gli autobus ad oltrepassare la linea di mezz'ora dopo l'effettuazione della fermata "Lissi" in direzione Lucino.</p>
24	B.4.2.3	104-107	Albate Camerlata - Viabilità Critica - Area di Lazzago	<p>Parere pienamente favorevole sugli interventi proposti. È però necessario prevedere impianti di aggrottamento dell'acqua più efficaci per il sottopasso di Via C. Colombo, vista la frequenza degli allagamenti.</p> <p>Richiediamo inoltre, in occasione della realizzazione della rotonda di Via Varesina / Colombo, di mantenere la corsia preferenziale verso l'Osp. S. Anna indipendente dall'intersezione.</p>



#	§	Pag.	Argomento	Osservazione
25	B.4.2.3	104-107	Albate Camerlata – Viabilità Critica – Via Canturina e Nodo Camerlata	<p>Si richiede riqualificazione delle fermate "Colli", "Mascherpa" e "Trecallo" in direzione Cantù, servite dalle linee C50 e C52.</p> <p>Si chiede inoltre di realizzare una nuova fermata in corrispondenza della Via S. Bernardino da Siena a servizio della nuova Stazione Camerlata RFI da collegare tramite opportuno percorso pedonale (vedere osservazione n° 11).</p> <p>Si richiede che la nuova rotatoria prevista all'intersezione Canturina / Acquanera / Muggiò garantisca il transito degli autobus (18m) lungo tutte le direttrici possibili.</p> <p>Si richiede l'eliminazione degli attraversamenti pedonali rialzati recentemente realizzati in Via Acquanera, che a causa di uno scorretto dimensionamento rendono estremamente difficoltosa la circolazione della linea urbana 6.</p> <p>Si esprime contrarietà al ripristino della svolta a sinistra da Via Napoleona in Via Canturina per il traffico privato, perché comprometterebbe l'efficacia della corsia preferenziale discendente su Via Varesina.</p> <p>Segnaliamo, nel nodo Camerlata, la criticità del funzionamento della Via Badone, nella quale la zona di scambio è spesso satura, per il riempimento dell'unica corsia di accumulo per i veicoli che proseguono a sinistra verso Piazza Camerlata. Ciò comporta anche il blocco della Via Varesina, che danneggia anche il servizio TPL.</p>
26	B.4.2.4	107	Settore Est – Viabilità Critica – Via Rienza	Per quanto riguarda la Via Rienza, richiediamo la riqualificazione delle fermate della linea 4.



## 6. Elenco delle fermate.

Fermata	Direzione	Ubicazione	Linee	Criticità	Intervento proposto
Roncate	P.te Chiasso	Via Bellinzona ang. Roncate (V. Aprica)	1	Banchina mancante	Realizzare banchina
Viadotto A9	P.te Chiasso	Via Bellinzona sotto Viadotto A9	1 - 12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Lazzago	Ospedale S. Anna	Via D'Annunzio ang. Venturino	1 - 12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Giotto	San Fermo	Via D'Annunzio Prestino	1 - 12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Cavallotti Ag-Entrate	P.te Chiasso	Via Cavallotti ex Politeama	1 - 4 - 5 - 6 - 7 - 11	Fermata su cordolo inerbato	Realizzare banchina
Cavallotti Ag-Entrate	San Fermo	Via Cavallotti ag. Entrate	1 - 4 - 6 - 7 - 11	Fermata su cordolo inerbato	Realizzare banchina
XX Settembre	P.te Chiasso	Via Milano ang. XX Sett.	1 - 6 - 7 - 11 - C50	Fermata in rientranza (sempre occupata da sosta abusiva)	Eliminare rientranza
Vittoria	San Fermo	P. Vittoria ang. Milano	1 - 6 - 7 - 8 - 11 - C50	Banchina parziale	Ampliare banchina
Vecchio S. Anna	San Fermo	Via Napoleona ex Osped.	1 - 8 - C50	Realizzare banchina	Realizzare banchina
Mantegazza	Grandate	Via Oltrecolle Uff. Postale	3	Presenza di posteggi	Eliminare posteggi, realizzare stallo bus
Regina Teodolinda	Cimitero	Via Regina T. ang. Venini	4	Banchina mancante e presenza di posteggi	Sopprimere posteggi e realizzare banchina
S. Nicolò	Cimitero	Via Innocenzo XI Synlab	4	Presenza di posteggi	Eliminare posteggi, realizzare stallo bus
Cimitero Monumentale	Cimitero	Lato ingresso Cimitero	4	Stallo aderente al muro del cimitero senza banchina	Realizzare banchina



Fermata	Direzione	Ubicazione	Linee	Criticità	Intervento proposto
Brenna	Centro	Via Rienza ang. Brenna	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Brenna	Camnago	Via Rienza ang. Brenna	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Rienza 27	Centro	Via Rienza 27	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Rienza 27	Camnago	Via Rienza 27	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Rienza 60	Centro	Via Rienza 60	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Rienza 60	Camnago	Via Rienza 60	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Rienza 86	Centro	Via Rienza 86	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Rienza 86	Camnago	Via Rienza 86	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Domus Mariae	Centro	Via Rienza ang. Domus Mariae	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Domus Mariae	Camnago	Via Rienza ang. Domus Mariae	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Franchi	Centro	Via Franchi ang. Pila	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Franchi	Camnago	Via Franchi ang. Pila	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Clerici 8	Centro	Via Clerici 8	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Clerici 8	Camnago	Via Clerici 8	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente



Fermata	Direzione	Ubicazione	Linee	Criticità	Intervento proposto
Cimitero Camnago	Centro	Via Clerici Cimitero	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Cimitero Camnago	Camnago	Via Clerici Cimitero	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Clerici 16	Centro	Via Clerici 16	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Clerici 16	Camnago	Via Clerici 16	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Campora	Camnago	Via Campora	4	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Anzi	Civiglio	Via Zezio ang. Anzi	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Prudenziana	Centro	Via Gorio ang. Prudenziana	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Prudenziana	Civiglio	Via Gorio ang. Prudenziana	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Scalini	Civiglio	Via Crispi ang. Scalini	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Crispi 39	Civiglio	Via Crispi 39	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
per Brunate 13	Centro	Via per Brunate 13	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
per Brunate 13	Civiglio	Via per Brunate 13	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
per Brunate 31	Civiglio	Via per Brunate 31	5	Presenza di posteggi	Eliminare posteggi, realizzare stallo bus
Sacrario	Centro	Via per Brunate Sacrario	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Peregrini	Centro	Via per Brunate ang. Peregrini	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
per Brunate 47	Civiglio	Via per Brunate 47	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Bernasconi	Centro	Via per Brunate ang. Bernasconi	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Bernasconi	Civiglio	Via per Brunate ang. Bernasconi	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Pianazza	Centro	Via per Brunate ang. Pianazz	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Pianazza	Civiglio	Via per Brunate ang. Pianazz	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
D'Azeglio	Centro	Via per Civiglio ang. D'Azeglio	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
D'Azeglio	Civiglio	Via per Civiglio ang. D'Azeglio	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente



Fermata	Direzione	Ubicazione	Linee	Criticità	Intervento proposto
S.Stefano	Centro	Via per Caviglio S. Stefano	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Cimitero Caviglio	Centro	Via per Caviglio cimitero	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Cimitero Caviglio	Caviglio	Via per Caviglio cimitero	5	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
V Alpini	Caviglio	P.le V Alpini	5	Banchina corta	Ampliare banchina
Vittoria	Caviglio	P.Vittoria lungo Via Cattaneo	5 - 8	Banchina mancante	Realizzare banchina
Trombetta	Breccia	Via Acquanera ang. Meroni	6	Banchina mancante	Realizzare banchina
Trombetta	Maslianico	Via Acquanera ang. Meroni	6	Banchina mancante	Realizzare banchina
Medici	Breccia	Via Acquanera ang. Medici	6	Banchina mancante	Realizzare banchina
Pecco	Breccia	Via Acquanera ang. Pecco	6	Banchina mancante	Realizzare banchina
Kolbe	Breccia	Via Belvedere ang. Kolbe	6	Banchina mancante	Realizzare banchina
Tentorio	Maslianico	Via del Lavoro ang. Tentorio	6	Banchina mancante	Realizzare banchina o ricollocare.
Vandelli	Maslianico	Via del Lavoro PL	6	Banchina mancante	Realizzare banchina o ricollocare.
Vodice	Breccia	Via Carso ang. Vodice	6 - 11	Banchina mancante	Realizzare banchina o ricollocare.
Nosedà	Breccia	Via Carso ang. Nosedà	6 - 11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Silo	Maslianico	Largo Silo	6 - 11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Silo	Breccia	Largo Silo	6 - 11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Mocchetti	Maslianico	Via Madruzzo ang. Mocchetti	6 - 11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Mocchetti	Breccia	Via Madruzzo ang. Mocchetti	6 - 11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Giannoncelli	Maslianico	Via Acquanera ang. Canturina	6 - 11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Giannoncelli	Breccia	Via Acquanera ang. Canturina	6 - 11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Piscine Villa Olmo	Breccia	Via per Cernobbio	6 - 11	Banchina mancante	Realizzare banchina o sopprimere
Palazzetto	Maslianico	Via Oltrecolle ang. Palazzetto	6 - 11 - 3	Banchina mancante e fermata su intersezione	Arretrare e realizzare banchina
Palma	Maslianico	Via Palma Asilo	6 - 3 - 12	Fermata su aiuola	Realizzare banchina o ricollocare.



Fermata	Direzione	Ubicazione	Linee	Criticità	Intervento proposto
Bruno	Lora	Via G. Bruno / Via Papa Pio XI	7	Banchina mancante posizione pericolosa	Spostare dopo il tornante al civ. 59 eliminando posti auto.
Bruno	Sagnino	Via G. Bruno / Via Papa Pio XI	7	Banchina mancante posizione pericolosa	Realizzare banchina o sopprimere
Reina	Sagnino	Via S.Giacomo ang. Conti Reina	7	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Zanella	Sagnino	Via S.Giacomo 15	7	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Ceresio	Sagnino	Via Bixio ang Ceresio	7	Banchina mancante	Realizzare banchina
Mamell	Lora	Via Bixio ang Mamell	7	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Mameli	Sagnino	Via Bixio ang Mameli	7	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Bixio 41	Lora	Via Bixio 41	7	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Bixio 41	Sagnino	Via Bixio 41	7	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Bixio 34	Sagnino	Via Bixio 34	7	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Università	Sagnino	Via Piave ang. Carloni	7	Banchina mancante	Realizzare banchina
S.Martino	Sagnino	Via Piave ang. Briantea	7	Banchina mancante	Realizzare banchina
SS Lecco 23	Sagnino	SS per Lecco civ. 23	7	Banchina mancante posizione pericolosa	Realizzare banchina o sopprimere
Monteverde	Sagnino	SS per Lecco ang. Monteverde	7	Banchina mancante posizione pericolosa	Realizzare banchina
Monteverde	Lora	SS per Lecco ang. Monteverde	7	Banchina mancante posizione pericolosa	Realizzare banchina
Majocchi	Sagnino	Via di Lora ang.Oltrecolle	7	Banchina mancante	Realizzare banchina o segnaletica orizzontale evidente
Crotto del Sergente	Lora	SS per Lecco ang.Lora	7	Banchina mancante	Realizzare banchina
Cimitero Lora	Lora	Via Oltrecolle Cimitero	7	Banchina mancante dissuasori pericolosi	Realizzare banchina, eliminare dissuasori.
Quasimodo	Sagnino	Via Segantini ang. Quasimodo	7 - 11	Banchina corta	Ampliare banchina
Papini	Sagnino	Via S.Giacomo ang. Papini	7 - 11	Banchina mancante posizione pericolosa in mezzo a intersenzione complessa	Ricollocare o sopprimere



Fermata	Direzione	Ubicazione	Linee	Criticità	Intervento proposto
Deledda 41	Sagnino	Via Deledda 41	7 - 11	Presenza di posteggi	Eliminare posteggi, realizzare stallo bus
Deledda 21	Sagnino	Via Deledda 21	7 - 11	Presenza di posteggi	Eliminare posteggi, realizzare stallo bus
La Guzza	Centro	Via Scalabrini confine Casnate	8	Banchina mancante	Realizzare banchina o sopprimere
La Guzza	Casnate	Via Scalabrini confine Casnate	8	Banchina mancante	Realizzare banchina o sopprimere
Salesiani	Bassone	Via Conciliazione Salesiani	11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Salesiani	Sagnino	Via Conciliazione Salesiani	11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Campari	Bassone	Via Conciliazione ang. Campari	11	Banchina corta	Ampliare banchina
Campari	Sagnino	Via Conciliazione ang. Campari	11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Pola	Bassone	Via Conciliazione ang. Pola	11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Pola	Sagnino	Via Conciliazione ang. Pola	11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Nievo	Bassone	Via Conciliazione ang. Nievo	11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Nievo	Sagnino	Via Conciliazione ang. Nievo	11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Tibaldi 51	Sagnino	Via Tibaldi51	11	Banchina mancante (fermata delle scuole)	Realizzare banchina
Tibaldi 69	Sagnino	Via Tibaldi69	11	Banchina mancante	Realizzare banchina
Torbiera	Bassone	Via al Piano ang Frisia	11	Banchina mancante	Spostare in avanti sul marciapiedi
Carcere	Bassone	Via Bassone	11	Banchina mancante	Realizzare banchina
ASF	Entrambe	Via Asiago Dep ASF lato negozi	12	Banchina mancante	Arretrare su marciapiedi fronte Brico
ASF	Entrambe	Via Asiago Dep ASF	12	Banchina mancante	Realizzare banchina e percorso pedonale tra sede ASF e Bennet.





Fermata	Direzione	Ubicazione	Linee	Criticità	Intervento proposto
Fumagalli	Tavernola	Via Asiago BMW	12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Fumagalli	P.te Chiasso	Via Asiago BMW	12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Dogana Brogeda	Tavernola	Via Asiago ponte Maslianico	12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Dogana Brogeda	P.te Chiasso	Via Asiago ponte Maslianico	12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Brogeda 44	P.te Chiasso	Via Brogeda 44	12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Terrazze	San Fermo	Viale S.Fermo civ.21	12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Terrazze	Monte Olimpino	Viale S.Fermo civ.21	12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Torchio	San Fermo	Viale S.Fermo ang. Ceresio	12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Torchio	Monte Olimpino	Viale S.Fermo civ.39	12	Banchina mancante	Realizzare banchina
Colli	Cantù	Via Canturina civ 188	C50	Banchina inadeguata	Ricollocare
Mascherpa	Cantù	Via Canturina civ 204	C50	Area d'attesa in parcheggio supermercato	Ricollocare
Trecallo	Cantù	Via Canturina ang. Per Capiago	C50	Banchina mancante posizione pericolosa	Ricollocare



Tel. 031.247.111  
Fax 031.340.900



[www.asfautolinee.it](http://www.asfautolinee.it)  
[info@asfautolinee.it](mailto:info@asfautolinee.it)  
[segreteria@pec.asfautolinee.it](mailto:segreteria@pec.asfautolinee.it)



Via Asiago 16/1B  
22100 Como



P. Iva e CF 02660190139  
CCIAA Como R.E.A. n. 272121  
Capitale Sociale €7.460.705,00



## Spettabile COMUNE DI COMO

- Tramite PEC all'indirizzo: [comune.como@comune.pec.como.it](mailto:comune.como@comune.pec.como.it)

### Oggetto: Osservazioni e contributi circa l'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (SCADENZA ORE 12 DEL 21 DICEMBRE 2021)

Il sottoscritto Dr. Claudio La Corte nato a Peglio (CO) il 20.09.1956, residente a Peglio (Co) in via Cà Pinciolo 2, **Legale Rappresentante della UNIONE ITALIANA CIECHI E IPOVEDENTI Sezione Provinciale di Como**

#### Inoltra le seguenti proposte al Piano Generale del Traffico Urbano

Si tratta di dotare di segnalatore acustico a favore dei non vedenti gli impianti semaforici di seguito indicati:

- TANGENZIALE VIALE INNOCENZO altezza stazione centrale (zona pericolosissima)-
- Via Briantea INCROCIO Via Bari e Via San Martino
- Via XX settembre angolo Via Mentana
- Piazza vittoria: incrocio con Cadorna
- Via Mentana/via cesare Battisti
- Via Cavallotti/Agenzia delle Entrate
- Viale Varese angolo via Benzi (crocifisso)
- Via Recchi / viale Masia
- Via dante/via Petrarca
- Viale Giulio cesare/via Milano
- Via Ambrosoli \ via Palestro
- Via magenta \ via Ambrosoli
- Via Giussani: davanti scuola
- Via Varesina/Via Perego
- Piazzale Giotto (Prestino)

Nella speranza che dette richieste possano essere evase, anche e soprattutto per l'incolumità, la mobilità e la sicurezza dei non vedenti e ipovedenti, così come previsto dalle normative vigenti, restiamo in attesa di vostro riscontro e porgiamo i più cordiali saluti.

Como, 13 dicembre 2021



IL PRESIDENTE

U.I.C.I. COMO

Dr. Claudio La Corte

Alla Gent.le Attenzione del Sig. Sindaco

Dott.Mario Lucini

*Per conoscenza*

A.S.Ecc.Mons. Diego Coletti Vescovo di Como

Alla Dott.sa Valeria Guarisco Capo di Gabinetto

Al Dott. Grezzo Comadnate Polizia Urbana

M.Rev.do Don Pierino Riva Vicario Episcopale per la Città di Como

Avendo preso atto della Ordinanza dirigenziale che regola le Aree Pedonali nelle zone adiacenti l'Ente Cattedrale e gli immobili di sua proprietà, dopo un sopralluogo e una riflessione particolareggiata da parte del Dirigente firmatario dell'ordinanza stessa, Dott. Ghezzi, abbiamo durante un incontro con il Dott.Ghezzi stesso e il Vice Comandante presentato alcune preoccupazioni inerenti l'accesso ai luoghi indicati e una possibile soluzione delle questioni aperte. Pertanto le chiediamo

- Di rivedere la norma di impossibilità di accesso totale ai disabili nelle aree adiacenti alla Cattedrale
- Di rivedere la destinazione ad area pedonale del tratto di strada di via Bellini da via porta a P.za Verdi per renderla ZTL
- Di Consentire, come per P.za Duomo, alcune fasce orarie in area pedonale alle porte di accesso di via Pretorio, via maestri Comacini della Cattedrale e alla porta (unica di ingresso) della Basilica di S. Giacomo

In sede di incontro con il Comandante abbiamo anche evidenziato alcune criticità legate alla realtà indicata quali:

- Il continuo disturbo arrecato alle celebrazioni dai musicanti improvvisati che stazionano giornalmente in loco
- La faticosa gestione dei mendicanti e di altri richiedenti aiuti di ogni tipo a fedeli, turisti e sacerdoti a volte anche con serie minacce verbali e non
- La possibilità di riaprire i servizi igienici situati nel campanile del Broletto a servizio di turisti e cittadini onde evitare l'uso improprio degli angoli della cattedrale e sotto il Broletto

Tutto questo ci sembra un ulteriore contributo per dare della nostra Città una immagine accogliente e davvero all'altezza di una Città di Cultura e di Turismo, sforzo che la Cattedrale con l'accoglienza quotidiana di migliaia di persone cerca di fare dando il suo piccolo contributo, grazie ai sacerdoti ai dipendenti e ai volontari. Le rinnoviamo anche la proposta di costituire un gruppo permanente di coordinamento che coinvolga tutti gli interessati per far vivere questo spazio significativo in maniera opportuna. Se il desiderio dell'Area Pedonale è quello di garantire tale immagine alla Città una zona di salvaguardia e di rispetto della Cattedrale lo sarebbe ancora di più.

Ringraziando della sua cortese attenzione

Mons. Feroldi Flavio Arciprete della Cattedrale Arch. Giorgio Orsini Architetto della Cattedrale  
Como 31.8.2016



0083611-A-15/12/2021

CL:VII.15

A:  
COMUNE DI COMO  
→ Settore Mobilità e Trasporti  
Ing. Loris Molteni – RuP PGTU

**OGGETTO: OSSERVAZIONI SUL PGTU**

**FASE 3 - RELAZIONE TECNICA DI PIANO - OTTOBRE 2021**

Si allegano alla presente N° 11 osservazioni al PGTU, Relazione Tecnica di Piano dell'ottobre 2021 numerate dal AM001 a AM011.

Si prega di inoltrarle al Settore Mobilità, assessore ing. Gervasoni, Dirigente Ing. Ciro di Bartolo e al Rup del PGTU Ing. Loris Molteni.

Grazie e Cordiali Saluti

Cordiali Saluti

Angelo Mambretti

14/12/2021

Totale 12 pagine +

Allegato: copia Carta Identità

OGGETTO: Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano versione; ottobre 2021  
Osservazioni1

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato il a Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasposto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM001

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

PGTU- Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021; paragrafo A.3.2.3. pag.36/37  
Argomento: sicurezza utenti deboli (obiettivo specifico per il comune di Como).

Contenuto Osservazione

Nel documento a pagina 36/37, percorso via Castellini: per garantire la sicurezza degli utenti deboli (pedoni, passeggeri, ecc.) è necessario istituire un percorso pedonale protetto a partire da via Pastrengo fino al civico 7 dove inizia il marciapiedi che porta a piazzale Montesanto in modo da evitare che i pedoni siano costretti a percorrere il tratto sulla carreggiata dove transitano auto e mezzi motorizzati.

Motivazione/Proposta

Garantire la sicurezza agli utenti deboli e ridurre rischio di incidentalità.

Esito Valutazione

---

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

Att.ne  
COMUNE DI COMO  
Settore Mobilità e Trasporti

**OGGETTO:** Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano versione ottobre 2021  
**Osservazioni**

Il Sottoscritto Angelo Mambretti  
Nato il \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di \_\_\_\_\_ cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasporto Urbano

**OSSERVAZIONE N° AM002**

**Tipo e Riferimento** (*generale, documento, Capitolo, argomento*)

PGTU; Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021; para. A.3.2.3 pagina 36/37  
Obiettivo: Miglioramento sicurezza stradale

**Contenuto Osservazione**

Località: incrocio tra via Castellini e via Pastrengo. L'incrocio risulta pericoloso in quanto gli automezzi e le auto che scendono da via Napoleona rischiano di confliggere con le auto che risalgono da via Castellini in direzione via Pastrengo sia per la mancanza di visibilità dovuta alla presenza del tornante sia perché dall'incrocio in discesa inizia il doppio senso di marcia.

**Motivazione/Proposta**

Si propone un intervento in loco inclusivo della segnaletica verticale ed orizzontale che risolva il rischio di incidentalità attualmente presente. Intervento ancora più necessario in previsione della annunciata riqualificazione dell'area dismessa Stamperia Napoleona in liquidazione.

**Esito Valutazione**

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

Att.ne  
COMUNE DI COMO  
Settore Mobilità e Trasporti

OGGETTO: Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano ottobre 2021

Osservazioni

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato il \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di \_\_\_\_\_ cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasporto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM003

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

PGTU- Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021; pag. 188 D.4.

Argomento: sicurezza pedoni – accesso a fermate bus

Contenuto Osservazione

All'altezza del civico 26 di via Carso c'è la fermata del bus ( 6 e 11) in discesa mentre di fronte allo sbocco di della via Privata Angelo Nosedà c'è la fermata in salita. Non esiste un passaggio pedonale o una segnalazione che tuteli i pedoni che devono attraversare nei due sensi e inoltre la visibilità è limitata dalla presenza del curvone in salita. Nella vicinanza (via Carso, 20) è stata da alcuni anni attivata una scuola professionale dell'associazione Cometa per cui i ragazzi che utilizzano i mezzi pubblici sono diventati numerosi. (scuola non indicata nella tavola 0444)

Motivazione/Proposta

Per prevenire ed evitare rischi di investimento durante l'attraversamento della via per accedere alla fermata del bus si propone di istituire una opportuna segnalazione orizzontale (strisce pedonali, segnalazioni) e verticale di avvertimento per gli automezzi in transito. Questo anche se il limite di velocità sulla via è di 30 Km/h.

Esito Valutazione

---

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

Att.ne

COMUNE DI COMO  
Settore Mobilità e Trasporti

OGGETTO: Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano versione ottobre 2021  
Osservazioni

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato i. a Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasporto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM004

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021 – pag. 109  
Argomento: sosta e regolamentazione transito in prossimità della scuola elementare di via Montelungo

Contenuto Osservazione

Ungo la via Montelungo è consentita la sosta delle auto sui due lati, sosta difficilmente eliminabile vista l'assenza di parcheggi nelle vicinanze. La sede stradale risulta così ridotta e non consente il transito nei due sensi. Sussiste così il rischio di conflitto non solo tra auto ma anche tra auto e pedoni in particolare durante il ritiro dei bambini dalla scuola.

Motivazione/Proposta

Proposta: rendere transitabile alle auto il tratto pedonale che inizia dopo la scuola e che aggirandola raggiunge vi El Alamein, rendere poi a senso unico via Montelungo che però non sarebbe più senza sbocco finale mantenendo via El Alamein, più larga, a doppio senso.

Esito Valutazione

---

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

**OGGETTO:** Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano ottobre 2021  
Osservazioni

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato il \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di \_\_\_\_\_ cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasporto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM005

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

PGTU- Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021; Para B.2.1.2. pag 69 C4 -188 d4  
Argomento: percorsi pedonali e ciclabili; sicurezza

Contenuto Osservazione

All'altezza del numero civico 26 parte la via Rienti classificata pedonale e ciclabile fino al numero civico 4 della stessa via. La via è sterrata e priva di illuminazione. Alcuni anni fa una ventina di metri a valle dell'imbocco della via è stato realizzato un passo carrabile di accesso all' area di proprietà privata cui accedono frequentemente camion. Ne nasce così un conflitto tra i pedoni che percorrono la via e gli automezzi che accedono (o provengono) al passaggio carraio.

Motivazione/Proposta

Proposta: intervenire con segnalazioni / protezioni nel tratto da via Carso al passo carraio; impedire il transito di mezzi nel successivo tratto pedonale con posizionamento di barriere opportune a norma; illuminare la via; sistemare il fondo in modo da renderlo percorribile senza pericoli di inciampo (attualmente molto degradato).

Esito Valutazione

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

Att.ne  
COMUNE DI COMO  
Settore Mobilità e Trasporti

OGGETTO: Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano – ottobre 2021  
Osservazioni

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato il \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di \_\_\_\_\_ cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasposto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM006

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

PGTU- Relazione Tecnica; ottobre 2021 Proposte di Piano; pag. 99  
Argomento: transitabilità, sicurezza e protezione pedoni

Contenuto Osservazione

La via Cigalini che collega via Milano a via Cadorna ha larghezza transitabile limitata e presenta un percorso pedonale di larghezza molto limitata e che in alcuni tratti appare inferiore al limite consentito. Una situazione a rischio conflitto tra pedoni e mezzi di trasporto.

Motivazione/Proposta

Proposta: eliminare alcuni parcheggi auto in corrispondenza della parte più stretta della via allargando così la parte transitabile e conseguentemente anche la striscia riservata ai pedoni.

Esito Valutazione

---

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

Att.ne

COMUNE DI COMO  
Settore Mobilità e Trasporti

OGGETTO: Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano – ottobre 2021  
Osservazioni

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato il \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di \_\_\_\_\_ cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasporto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM007

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

PGTU - Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021; pag. 102

Contenuto Osservazione

La soluzione prospettata di eliminazione del percorso alternativo alla svolta a sinistra per accedere a via Magenta da viale Giulio Cesare porta molti vantaggi ed è quindi positiva. L'invito a percorrere in alternativa via Moro (diventata a doppio senso), via Morazzone e via Mentana deve tener conto dei conflitti che possono generarsi dalla presenza di due parcheggi (uno a destra e uno a sinistra), dalla nuova transitabilità in risalita di via Moro, dall'incrocio via Morazzone con via Mentana e dal potenziale conflitto in momenti di traffico intenso nell'attraversamento di viale Giulio Cesare.

Motivazione/Proposta

Proposta: prevedere opportune e chiare indicazioni stradali e consentire adeguata visibilità nell'imbocco di via Mentana. Sarebbe opportuno indirizzare chi esce dal parcheggio dell'Ippocastano verso via Morazzone.

Esito Valutazione

---

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

Copia Documento d'identità

Como,

**OGGETTO: Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano – ottobre 2021**  
**Osservazioni**

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato il \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ Residente i \_\_\_\_\_  
In qualità di \_\_\_\_\_ cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasposto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM008

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

PGTU - Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021;  
Argomento: Fluidità traffico

Contenuto Osservazione

La via Oltrecolle in discesa ha due sbocchi: dritto in direzione del viadotto dei lavatoi e a destra in direzione di via Madruzzo/Carso e Borghi. La presenza di due corsie in discesa favorisce il deflusso del traffico nelle due direzioni.

In salita la via ha il solo sbocco in direzione della rotonda all'altezza dell'Esselunga con la confluenza della Cappelletta. Il piccolo vantaggio (tratto breve e piccola differenza di velocità tra mezzi lenti e auto a 50 Km/h) della realizzazione di una doppia corsia in salita viene poi vanificato dalla costante presenza di coda (più o meno lunga) che si forma per accedere alla rotonda.

Motivazione/Proposta

Proposta: mantenere la doppia corsia in discesa. I cartelli indicatori di porsi su due corsie a scendere sono peraltro rimasti.

Esito Valutazione

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

**OGGETTO: Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano versione 1.5; settembre 2016**  
**Osservazioni**

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato il a Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasposto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM009

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

PGTU - Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021; Tavola 04  
Argomento: Indicazione presenza scuola e via pedonale/ciclabile

Contenuto Osservazione

Nella tavola 04 non viene indicata la presenza della scuola professionale dell'Associazione Cometa all'altezza di via Carso 20. Non viene poi indicata la via pedonale e ciclabile (ora diventata solo parziale. Vedi osservazione AM004). Annotazione: l'Università dell'Insubria ha annunciato la ristrutturazione della ex tinto-stamperia Roda (via Carso, 32) per la realizzazione di una palestra)

Motivazione/Proposta

Proposta: inserire nella tavola 04 la presenza della scuola; inserire nella tavola l'indicazione del percorso pedonale e ciclabile di via Rienti con le accortezze indicate nell'osservazione AM004. Tenerne conto nel Piano.

Esito Valutazione

---

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

Att.ne  
COMUNE DI COMO  
Settore Mobilità e Trasporti

OGGETTO: Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano – ottobre 2021  
Osservazioni

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato il a Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasporto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM010

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

PGTU - Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021;  
Argomento: ciclabilità, sicurezza

Contenuto Osservazione

Pagina 36: ambito ex Caserma De Cristoforis; la proposta indicata è di carattere generale e andrebbe precisata con qualche dettaglio maggiore utile per la definizione poi del piano particolareggiato di area, pag.162); oltre alla protezione de pedoni e della sistemazione dell'incrocio all'altezza di via Pastrengo bisognerebbe tener conto dell'incrocio e potenziale conflitto tra il traffico veicolare che sbocca in piazzale Montesanto e la pista ciclabile via dei Pellegrini che accede alla val Mulini in direzione del parcheggio e Camerlata.

Motivazione/Proposta

Proposta: dettagliare meglio (o richiamare ad altre parti del documento) la proposta di sistemazione con particolare attenzione alle aree di parcheggio (ancora più necessarie nel caso di riutilizzo della caserma per uffici pubblici) e tenendo conto delle altre criticità qui evidenziate.

Esito Valutazione

---

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

OGGETTO: Piano Generale Trasporti Urbani (PGTU) – Proposte di Piano – ottobre 2021  
Osservazioni

Il Sottoscritto Angelo Mambretti \_\_\_\_\_  
Nato il \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ Residente in \_\_\_\_\_  
In qualità di \_\_\_\_\_ cittadino \_\_\_\_\_

In relazione all'avviso di deposito della variante al PGTU - Piano Generale del Trasporto Urbano

OSSERVAZIONE N° AM011

Tipo e Riferimento (generale, documento, Capitolo, argomento)

PGTU - Proposte di Piano -Relazione Tecnica; ottobre 2021;  
Argomento: comunicazioni

Contenuto Osservazione

Comunicazione del Piano: paragrafo C.4.1 Pagina 168

Il testo del PGTU recita:

*Per una migliore comprensione e accettazione del processo di pianificazione e attuazione, è fondamentale prevedere specifici momenti di confronto con gli stakeholder e una corretta comunicazione per rendere partecipi tutti i soggetti coinvolti.*

Nella realtà al momento della redazione di questa osservazione risulta previsto un singolo evento di presentazione a ridosso della scadenza della presentazione delle osservazioni.

Inoltre viene citata a voce: "*rappresentanti dei residenti*"; in quanto non esistono

Motivazione/Proposta

Proposta: prevedere ulteriori eventi di confronto e definire una scadenza per la presentazione di nuove osservazioni che emergessero. Eliminare la voce "*rappresentanti dei residenti*" o sostituirla con "*cittadini*."

Esito Valutazione

---

---

Il sottoscritto presta altresì il proprio consenso al trattamento dei dati forniti nel rispetto della normativa sulla privacy (D.Lgs. 196/2003).

Allegati:

- Copia Documento d'identità

Como,

Como, segnatura prot. informatico

Spett.le Comune di Como - Settore Reti, Strade,  
Acque e Mobilità - Ufficio Mobilità e Trasporti  
PEC: [comune.como@comune.pec.como.it](mailto:comune.como@comune.pec.como.it)

**Oggetto: Valutazione ambientale strategica dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) della Città di Como. Osservazioni al Documento Fase 3 – Relazione tecnica di Piano – Ottobre 2021.**

In riferimento al documento in oggetto del redigendo PGTU si valuta positivamente che nel suddetto strumento di pianificazione siano state inserite numerose proposte avanzate da questi Uffici e condivise negli incontri degli scorsi mesi.

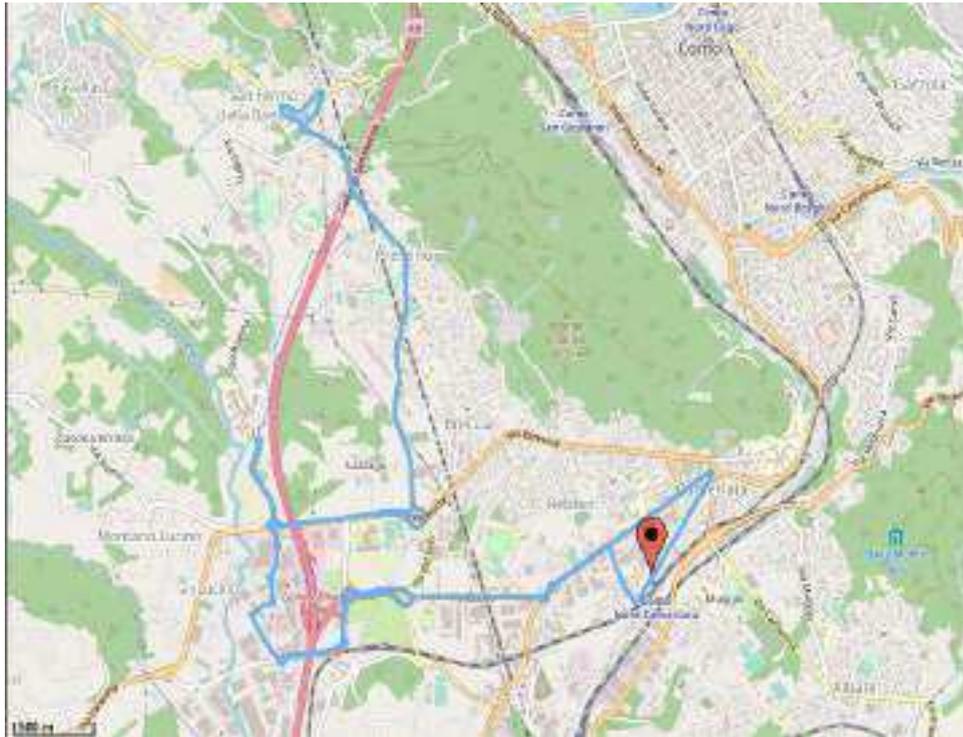
Tali proposte sono tese a creare le condizioni per migliorare il Trasporto Pubblico Locale (TPL) nel Comune di Como e nelle aree ad esso conurbate.

Sempre con il medesimo spirito di collaborazione si dettano di seguito alcune osservazioni/contributi al fine di migliorare ulteriormente lo strumento in oggetto.

- *Capolinea di Piazzale San Gottardo (rif.ti figure 31 e 32 della relazione – pag. 81).*  
Le banchine poste sul lato sinistro non sono usufruibili per la salita e discesa degli utenti. Potrebbe inoltre essere problematica l'inversione di marcia dei mezzi e l'entrata e l'uscita dagli stalli di sosta. Si deve anche verificare se vi siano gli stalli sufficienti atti ad accogliere tutte le linee di TPL che debbono effettuare capolinea. Si chiede inoltre se non sia possibile prevedere altri spazi adeguati a capolinea autobus nell'area di Viale Innocenzo XI a valle di Piazzale San Gottardo.
- *la linea C40 Como-Erba-Lecco, oggi attestata all'autostazione di Sant'Agostino, avrebbe un nuovo capolinea presso la stazione San Giovanni che garantirebbe un collegamento diretto di tutti i comuni posti lungo la SS342 con i servizi ferroviari diretti verso Milano e verso la Svizzera, nonché l'eliminazione di uno stallo di sosta dei bus all'autostazione di Sant'Agostino con conseguente disponibilità di nuovi spazi per migliorare la viabilità di piazza Matteotti.*  
Si condivide la possibilità di spostare il capolinea da Piazza Matteotti a Piazzale San Gottardo ma deve essere prevista la possibilità di manovra e stallo per mezzi autosnodati.  
Si sta infatti valutando la possibilità di utilizzare tali mezzi non solo sulla tratta Erba-Lecco, come allo stato attuale per alcune corse di detta tratta, ma dell'intera linea C40.
- *le linee C28 Como-Rovenna, C29 Como-Tosnacco e C43 Como-Lipomo-Ponzate, oggi attestate in piazza Cavour, avrebbero un nuovo capolinea presso la stazione San Giovanni che consentirebbe di liberare suolo pubblico in piazza Cavour, da destinare ad altre funzioni.*  
Per quanto riguarda le linee C28 e C29 si deve considerare che sono rimaste poche le corse che originano e sono destinate a Como. La maggior parte delle corse vengono effettuate con interscambio a Cernobbio con la linea urbana n. 6 Albate-Como-Cernobbio-Maslianico.

In considerazione di ciò si chiede di continuare a consentire il transito in centro di queste residue corse con sosta minima oppure prevedendo solo fermata.

- *Attestamento linea C43 Como-Ponzate a P.le San Gottardo.*  
Si concorda con questa ipotesi mantenendo però il transito da P.zza Cavour.
- *Piazza Matteotti (autostazione).*  
E' necessario ponderare bene le modifiche viabilistiche da introdurre sia all'autostazione che nelle immediate vicinanze: dalla rappresentazione cartografica sembra si possano creare criticità nelle manovre dei mezzi pubblici.
- *Linea C60 Como-Bregnano.*  
Al fine di ovviare al congestionamento dell'autostazione di Piazza Matteotti negli ultimi anni, anche su richiesta del Comune di Como, si è provveduto ad evitare l'attestamento di alcune corse della linea C60 e a farle transitare e, tal volta, attestare in Piazza Cavour. E' necessario tuttavia trovare un capolinea univoco.
- *Area da servire nell'area abitata lungo le vie Ninguarda/Albate/Frisia/Baraggia, poste a sud nel territorio comunale, al confine con il comune di Senna Comasco.*  
Per quanto riguarda questa problematica si concorda con la soluzione proposta con il prolungamento della linea c50 Como-Cantù (primo step) mentre si esprimono perplessità sulla nuova linea proposta (secondo step).
- *Stazione unica di Como-Camerlata.*  
Allo scopo di migliorare l'integrazione ferro-gomma si potrebbe ipotizzare di far transitare dalla Stazione in Via Scalabrini anche la linea R Link Como-Varese (ex C77), che ha un ottimo livello di servizio con numerose corse cadenzate e in coincidenza col ferro. Per poter consentire l'instradamento di questa linea in sicurezza e la regolarità del servizio dovrebbero tuttavia essere realizzate alcune modifiche viabilistiche: svolta in sicurezza dalla via Paoli in via I Maggio, eliminazione degli stalli di sosta e realizzazione/allungamento della corsia preferenziale bus in via Scalabrini).
- *Linee TPL aggiuntive.*  
Sarebbe interessante valutare con attenzione i dati di domanda potenziale esistente fra le località periferiche di cintura che possono essere servite dal TPL poiché i flussi di transito, ovvero che non hanno O/D Como, difficilmente possono essere intercettati da linee di questo tipo (si traduce in aumento del numero di cambi). Senz'altro le numerose funzioni nell'area di Camerlata, Montano-Lucino e San Fermo della Battaglia rappresentano un notevole bacino di utenza e di domanda di mobilità non soddisfatta da TPL. Qualsiasi intervento di questo tipo è da considerarsi in incremento rispetto all'offerta esistente e quindi da contribuire economicamente. Una particolare attenzione va posta al miglioramento della frequenza di servizio presso il nuovo ospedale S.Anna che attrae utenza su scala provinciale. Si sottolinea anche la necessità di realizzare nuovi stalli di fermata presso l'ospedale con possibilità di sosta anche di autobus snodati. In riferimento a progetti di linee TPL non radiali sul centro di Como si propone di valutare l'attivazione di una linea cadenzata con itinerario Camerlata piazza – Camerlata stazione FN (futura stazione unica) – Lucino centri commerciali – Ospedale S .Anna – ITIS Magistri – San Fermo.



*L'ipotesi di questo collegamento aggiuntivo va valutato attentamente sia per quanto riguarda l'aspetto economico (è necessario individuare risorse aggiuntive a livello di sistema) che per le future modifiche viabilistiche previste nell'area di Lazzago.*

*Priorità al mezzo pubblico:*

Sarebbe opportuno prevedere asservimento semaforico e quant'altro possibile per agevolare il transito dei mezzi pubblici (onda verde semaforica, ecc.).

Infine, si chiede di porre particolare attenzione nell'attuare gli interventi urbanistici denominati "di moderazione del traffico" che andrebbero evitati sui percorsi del TPL in quanto rallentano la velocità commerciale degli autobus e conseguentemente aumentano i costi del TPL e peggiorano la qualità del servizio.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

il Direttore  
Ing. Daniele Colombo

Firmato digitalmente da Daniele Colombo ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs n. 82/2005 e s.m.i.



## PROVINCIA DI COMO

### SETTORE TUTELA AMBIENTALE E PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO

Servizio pianificazione e tutela del territorio

[protocollo.elettronico@pec.provincia.como.it](mailto:protocollo.elettronico@pec.provincia.como.it)

VIA BORGOVICO N. 148 – 22100 COMO  
C.F. N. 80004650133 – P. IVA N. 00606750131

Protocollo della PEC di trasmissione

Como, 20 Dicembre 2021

**OGGETTO: Messa a disposizione della documentazione e convocazione della 2a Conferenza di VAS del PGTU del Comune di COMO. Parere Provincia di Como**

Spett.le

Comune di **COMO (CO)**

PEC: [comune.como@comune.pec.como.it](mailto:comune.como@comune.pec.como.it)

In relazione alla Vs. comunicazione del 21 ottobre u.s. (nostro protocollo n° 41929 del 21/10/2021) in merito all'oggetto, si evidenzia quanto emerso dall'analisi della documentazione messa a disposizione.

1. La proposta di piano contiene la descrizione dello **scenario** a breve termine e di quello a medio - lungo termine.
  - a) **Lo scenario a breve termine** contiene un elenco di interventi modificativi della situazione attuale che entreranno in esercizio nell'arco di validità del piano (2-4 anni), tra questi anche l'intervento "Decathlon". A tale proposito si richiamano i contenuti dell'Accordo di Pianificazione sottoscritto in data 29-07-2021 tra Comune di Como, Provincia di Como, Comune di Grandate e Comune di Montano Lucino nell'ambito del quale è stata condivisa la necessità di provvedere al prolungamento della pista ciclopedonale di via Cecilio fino a via Pasta. Tale intervento, non essendo riportato nella cartografia del PGTU (in particolare nella tav.4), ***dovrà essere inserito in coerenza con il suddetto Accordo.***
  - b) **Lo scenario a medio - lungo termine** contiene:
    - interventi sulle aree dismesse;
    - interventi infrastrutturali di area urbana (risoluzioni di nodi di particolare importanza – Lazzago e Ticosa).

Con riferimento al progetto di sistemazione sulla rotatoria dell'Alambicco che il PGTU inserisce in tale scenario, si evidenzia che nell'ambito del procedimento autorizzativo commerciale della grande struttura di vendita commerciale "Decathlon", oltre a quanto previsto dal proponente, Regione Lombardia ha prescritto quale condizione vincolante per l'attivazione della suddetta GSV una serie di interventi da realizzarsi sulla medesima rotatoria ed in particolare quanto segue: *"la realizzazione di un ampliamento della sezione stradale del braccio 'Cecilio Ovest' tale da consentire la presenza di due corsie di marcia a norma per tutta la tratta compresa tra la rotatoria Via Cecilio/Via del Dos e l'innesto sul*

*medesimo braccio 'Cecilio Ovest' della viabilità proveniente dalla stazione di Grandate-Breccia. Si ritiene altresì necessario che per il braccio di Via Leopardi – che, pur a fronte di esiti soddisfacenti delle valutazioni modellistiche, presenta allo stato situazioni di accodamento in corrispondenza delle ore di punta – il tratto in allargamento afferente al nodo sia adeguatamente prolungato in modo da consentire la formazione di due file di veicoli affiancati in ingresso alla rotatoria.”*

***Tutto ciò premesso si chiede di inserire il progetto di sistemazione della rotatoria dell'Alambicco nello scenario a breve termine del PGTU, in coerenza con gli interventi previsti nel citato Accordo di Pianificazione coordinando con quanto prescritto da Regione Lombardia nel citato parere (prot. SI.2021.0007920 del 10/03/2021).*** Si ricorda inoltre quanto riportato nel citato Accordo, in relazione alla necessità di condividere tra i soggetti coinvolti nel citato accordo le soluzioni progettuali per la rotatoria dell'Alambicco medesima.

- interventi infrastrutturali di area vasta (tra cui il completamento tangenziale Sud, individuato come uno dei più rilevanti e sinergici alla strategia di piano) la cui realizzazione è contenuta in strumenti di programmazione approvati da pubblica amministrazione o da Enti gestori/concessionari delle reti infrastrutturali e per i quali i tempi di attuazione travalicano il periodo di validità del Piano.

La proposta di PGTU specifica che tale scenario contiene *“interventi la cui realizzazione è contenuta in strumenti di programmazione approvati da parte della Pubblica Amministrazione o da parte degli Enti gestori/concessionari delle reti infrastrutturali (ANAS, Società Autostradali, RFI, FNM) e per i quali i tempi di attuazione travalicano il periodo di validità del Piano”*. A tal proposito si evidenzia che alcuni degli interventi citati non sono contenuti in strumenti di programmazione comunale e sovracomunale e/o non sono stati approvati da parte degli Enti gestori/concessionari delle reti infrastrutturali e/o non sono coerenti con gli atti di pianificazione e programmazione sovraordinati.

Si riportano a titolo esemplificativo il secondo lotto della tangenziale di Como e lo svincolo parziale di collegamento tra la Tangenziale di Como e la SS 35 in comune di Grandate per il quale si chiede di condurre gli opportuni approfondimenti in ordine alla correttezza della previsione stante che nelle tavole relative al progetto definitivo/esecutivo non risulta rappresentato.

***Ciò premesso si chiede di rendere coerente il PGTU con gli atti di pianificazione e programmazione sovralocali e di chiarire quali, tra gli interventi richiamati nello scenario a medio - lungo termine, siano già stati programmati e/o approvati, dettagliando conseguentemente:***

- ***gli interventi già previsti dallo strumento urbanistico vigente;***
- ***gli interventi che necessitano di essere inseriti nel medesimo strumento urbanistico, anche in recepimento di atti di pianificazione sovraordinata;***
- ***gli interventi per i quali l'Ente propone l'inserimento in atti di pianificazione anche sovraordinata.***

Si rileva inoltre che la tav. 06 “interventi di medio lungo termine” con riferimento all'intervento Canturina bis (identificato con il numero 7) riporta nello stralcio cartografico sottostante un tracciato ipotetico della autostrada Varese- Como – Lecco. ***Si chiede pertanto di inserire il tracciato corretto della Canturina bis.***

2. Con riferimento agli **interventi** proposti dal PGTU e descritti nella Relazione Tecnica di Piano si evidenzia quanto segue.

- Il PGTU contiene una ricognizione dei Nodi di Interscambio (NI) e dei nodi di Attestamento (NA) esistenti, prevedendo il potenziamento di alcuni di essi. A tale proposito, nonostante il documento approfondisca l'offerta di aree di interscambio, si riscontrano che alcune zone risultano poco servite dall'offerta di NI. A titolo esemplificativo nella zona di Lora, viene inserita una proposta di utilizzo del parcheggio lungo l'asse San Martino viale Ambrosoli quale NI, area che per collocazione appare maggiormente configurarsi come NA. ***Si chiede pertanto in termini generali di rivedere l'offerta prevista, demandando al PGT la puntuale individuazione.***
- Con riferimento al quadro sinottico degli interventi riportato nella Relazione Tecnica di Piano, ***si suggerisce di dettagliare la tabella inserendo tempistiche di attuazione per i singoli interventi, anche alla luce delle informazioni contenute nella medesima Relazione.***

A disposizione per ulteriori chiarimenti, si porgono cordiali saluti.

**IL RESP. DEL SERVIZIO**

**(arch. Daniele Bianchi)**

**LA DIRIGENTE**

**(dott.ssa Eva Cariboni)**

Documento firmato *digitalmente*, ai sensi del  
T.U. n. 445/2000 e del D. Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.

IL REFERENTE ISTRUTTORIO

(dott.ssa Adriana Paolillo)

TEL. 031/230485 [adriana.paolillo@provincia.como.it](mailto:adriana.paolillo@provincia.como.it)

IL REFERENTE URBANISTICO

(Arch. Alessia Gazzetto)

TEL. 031/230206 [alessia.gazzetto@provincia.como.it](mailto:alessia.gazzetto@provincia.como.it)

ACUS COMO - ANCE COMO - CONFARTIGIANATO IMPRESE COMO  
CONFCOMMERCIO COMO - CONFESERCENTI COMO - CONFINDUSTRIA COMO  
CNA COMO - ORDINE DEI PERITI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI COMO

## **PGTU DI COMO 2021**

### **DOCUMENTO DI VALUTAZIONI E PROPOSTE**

**(CON RIFERIMENTO ALLA “RELAZIONE TECNICA DI PIANO” PRELIMINARE,  
OTTOBRE 2021)**

#### **PREMESSA E SINTESI DELLE VALUTAZIONI**

In premessa sottolineiamo come gli obiettivi di innalzamento della qualità della vita della Città di Como siano obiettivi comuni a tutte le componenti e categorie sociali che compongono la comunità locale. Gli obiettivi del PGTU, che si possono ricondurre al miglioramento della mobilità cittadina, individuando gli interventi che ottimizzino l'uso delle varie opzioni di trasporto e riducendo gli aspetti più critici del traffico, sono da tutti condivisi.

Le modalità e gli interventi per raggiungere questi alti obiettivi possono essere più o meno facilmente applicabili alla realtà attuale, più o meno onerosi, più o meno accoglibili dai diversi utilizzatori della città, ed è su questa capacità di proporre ed ottenere miglioramenti che si può approfondire, discutere e valutare il complessivo impianto del progetto per il nuovo PGTU della città.

Nel passato quinquennio le scriventi Associazioni hanno partecipato alla discussione del precedente progetto di Piano, e hanno presentato valutazioni anche molto critiche sulle proposte più estreme in esso contenute.

Dal confronto con i due impianti progettuali possiamo anticipare una valutazione sicuramente più positiva sul presente progetto di PGTU, in quanto non abbiamo individuato proposte attuative informate da obiettivi ideologici anche sfidanti ma lontani dalle necessità reali del funzionamento della struttura urbana come nel precedente. Rileviamo però che anche in questo Piano in esame, dovendo esso recepire gli indirizzi disposti dalla normativa specifica, si ritrovano alcuni aspetti che possono essere oggetto di discussione.

Ne proponiamo subito alcuni:

- La valutazione positiva che viene proposta sulla variegata offerta di trasporto pubblico collettivo presente in città porta ad una ampia fiducia sulla possibilità che in tempi medio – brevi sia possibile spostare verso l'uso dei mezzi pubblici una quota significativa degli utenti automobilistici abituali, anche attivando modalità di dissuasione all'ingresso che spingono ad un innalzamento della tariffazione della sosta nelle aree più centrali della città (la convalle), mentre sappiamo che l'attuale offerta di TPL è già molto utilizzata nelle ore di punta e che un aumento consistente di questa offerta o è scarsamente proponibile (come nel caso dell'offerta ferroviaria che sconta dei limiti di esercizio) o impone investimenti elevati che travalicano gli obiettivi normativi di breve termine dei PGTU (come la giusta necessità avanzata dai Redattori di completare le infrastrutture sia stradali – completamento degli svincoli urbani della A9 e Tangenziale sud – sia ferroviarie, come l'elettrificazione e potenziamento della linea FS Albate- Cantù-Molteno).
- La riorganizzazione ed ampliamento degli spazi o strutture per la sosta nei diversi quadranti urbani “assorbe” nei conteggi della complessiva offerta anche progetti (come nel caso del migliaio di posti auto da dislocare nel comparto Ticosa) che sono ancora molto acerbi e

lontani dall'essere attuati, sui quali quindi non si può contare in tempi brevi ad esempio per ridurre la sosta lungo strada e ridisegnare gli spazi pubblici per altre funzioni.

In generale emerge dall'analisi e dalle proposte del progetto di Piano un elevato bisogno di realizzazione di infrastrutture per la mobilità, pubbliche o private, delle quali questa città soffre la annosa carenza, che fa avvicinare molto di più questo progetto ad un complessivo "Piano della mobilità" di respiro almeno decennale, piuttosto che ad uno specifico PGTU i cui contenuti la normativa ritiene attuabili nel breve termine.

Richiamiamo ancora alcuni temi generali che raccomandiamo di approfondire:

Como è una città capoluogo, ciò comporta la presenza di funzioni alte e rare, dagli organi amministrativi Provinciali e Statali (Prefettura, Questura, perfino Dogana) alle istituzioni Culturali, scolastiche ed Universitarie, ai presidi Ospedalieri e del complessivo sistema sanitario, della sicurezza (Protezione civile, VV.F.), tutti istituti che si aggiungono ai poli amministrativi ed economici ed a tutto il sistema della ricettività turistica che si è molto sviluppato nell'ultimo decennio. Questa complessità deve essere considerata nella organizzazione e nella gestione del sistema della mobilità, che deve "servire" ed offrire a tutti gli utenti della città, non solo ai residenti, ma anche ai frequentatori abituali ed ai turisti, i servizi di mobilità necessari, adeguati ed economicamente sostenibili. Non sempre ci si ricorda nelle proposte di Piano di questo carattere multisettoriale della città. Inoltre pensiamo che le azioni improntate a forme di incentivazione avvicinino agli obiettivi prefissati innalzando positivamente il valore dei servizi che la città offre ai suoi utenti, mentre le forme di disincentivazione, che si traducono in innalzamento delle tariffe o in divieti, spesso vanno a colpire gli utenti che dispongono di meno alternative, peggiorando le loro possibilità di vivere la città.

Como, nella sua rete di mobilità, è anche città di attraversamento, (la Statale 35 dei Giovi, la Statale 340 Regina e la Statale 342 Briantea attraversano o hanno come capolinea la Città) e città di confine con tutto quello che ciò richiama in termini di gestione dei traffici lunghi; l'organizzazione delle reti e dei servizi pubblici dovrebbe consigliare ai Tecnici ed agli Amministratori la necessità di dialogare con apertura e disponibilità con i Comuni contermini ed anche del comprensorio; ciò potrebbe portare ad un miglioramento dell'offerta dei servizi anche a vantaggio di Como città, ad esempio nel potenziamento dei "Nodi di interscambio" o dei parcheggi attestati lungo le linee ferroviarie anche superando i confini amministrativi.

Passiamo all'analisi ed alle valutazioni puntuali dei contenuti della Relazione Tecnica del PGTU, cogliendo la fase istruttoria di VAS per avanzare anche puntuali proposte.

NOTA: Data la complessità dei temi trattati, si sono riportati i principali contenuti ed azioni in carattere normale, mentre *in corsivo* e con la sigla **NDR** si riportano le valutazioni e le richieste delle scriventi Associazioni.

## • PRINCIPALI CONCETTI E LINEE GUIDA

### 0.2.1 - ANALISI – DIAGNOSI (pag. 10 e segg.)

Le analisi e le diagnosi contenute nei primi capitoli fotografano le caratteristiche del sistema della mobilità della città, sia negli aspetti positivi che in quelli negativi; spesso sono più i secondi dei primi, infatti si evidenziano (tra i tanti) :

#### VIABILITÀ CARRABILE

- traffico improprio di attraversamento, causato dalla difficoltà di sviluppo della rete per i collegamenti esterni;
- elevato traffico in ingresso e in uscita;
- rete viaria poco sviluppata, utilizzata impropriamente per mancanza di alternative;
- viabilità di collegamento tra le diverse parti delle città lunga e tortuosa;
- svincoli autostradali incompleti.

## VIABILITA' CICLO - PEDONALE

- percorsi pedonali di dimensioni non adeguate come anche gli attraversamenti pedonali;
- rete ciclabile in sede protetta poco sviluppata e con basso livello di sicurezza;
- assenza offerta biciclette a pedalata assistita.

## TPL

- limitato margine di potenziamento del servizio di trasporto pubblico su ferro e suo scarso utilizzo per tratte interne all'area urbana;
- trasporto su gomma non competitivo (per media-lunga percorrenza);
- trasporto lacustre poco sviluppato;
- mancanza di integrazione tariffaria.

## SOSTA

- offerta di sosta limitata per i residenti;
- forte pressione della domanda (di sosta) su strada;
- sottoutilizzo dei parcheggi in struttura (*NDR: - Il sottoutilizzo è solo parziale, per alcune strutture come il "Valmulini", mentre altre sono utilizzate pienamente*);
- mancanza di parcheggi scambiatori in alcuni settori urbani;
- scarse politiche per incentivare lo scambio modale;
- regolamentazione della tariffazione su strada ed in strutture da rivedere, per aumentare la rotazione nelle aree più centrali;
- segnaletica per indirizzare ai park insufficiente o poco comprensibile;

## SCUREZZA STRADALE

- le strade ed i nodi più pericolosi sono quelli con maggiore traffico (*NDR: non potrebbe essere diversamente*);
- sono indicati le vie ed i "nodi" più critici, e si rileva che gli incidenti più gravi avvengono in orari notturni o in condizioni meteorologiche avverse;
- viene rilevata una "incidentalità elevata" (circa 600 incidenti/anno, negli ultimi 5 anni) dei quali molti con moto e pedoni coinvolti;

*(NDR: la questione del numero degli incidenti era stata presentata come "altissimi numeri" già nel progetto di PGTU Polinomia - Lucini/Gerosa: in quella occasione avevamo compiuto una specifica analisi e il risultato è stato che non era vero che Como città (e la Provincia nel suo complesso) avessero numeri altissimi, anzi era vero il contrario. Questa questione era stata presentata come elemento per avvalorare la tesi che occorresse ridurre drasticamente l'uso dei veicoli privati, in quanto "altamente pericolosi". Ovviamente tutti auspichiamo che siano ridotti gli incidenti, i feriti e ancor più i morti relativi, ma l'obiettivo primario allora deve essere quello di rendere le strade e gli incroci più sicuri, più ben fatti, più illuminati, i passaggi pedonali più ampi ed illuminati, ecc., oltre ad aumentare i controlli diretti o informatici sul rispetto delle regole della circolazione da parte di tutti gli utenti, - anche quelli "deboli"-).*

### 0.2.2 - OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PIANO (pag. 14 e segg.)

Vengono riportati in questo capitolo **in sintesi** gli obiettivi individuati e le strategie previste, ovvero le azioni che si propongono alla città.

*Per quanto riguarda gli obiettivi, in generale sono condivisibili, ma alcune voci vanno commentate o discusse; in generale tutte le forme di "incentivazione" sono apprezzabili e vanno perseguite; viceversa le forme di "disincentivazione" vanno valutate con grande attenzione e sensibilità; in particolare le voci:*

- a) L'obiettivo di **disincentivare il traffico veicolare** attrezzando zone a traffico moderato e limitato (ovvero le "Isole ambientali", le ZTM e ZTL) va molto ben valutato: esiste già da decenni la **ZTL**

**del centro città (Città murata)**, perfezionata nello scorso quinquennio, che può ancora essere moderatamente ampliata, come prevede il PGTU per la zona di viale Geno, ma non molto di più. Per quanto riguarda possibili ZTM (in sostanza "zone 30") possono essere proposte in due casistiche: quartieri realmente solo residenziali; vie o tratte realmente ad alta frequentazione di pedoni ed eventualmente ciclisti. Si ipotizzano: Lungo lago; via Milano-via Cadorna; via Borgo Vico vecchia; viale Geno. Non è viceversa accettabile la proposta di creare delle ZTL / ZTM anche su tratte che sono molto frequentate (pur non avendo le caratteristiche geometriche previste dalla normativa) e sono "alternative" alle arterie principali, "solo" per adeguare-costringere la funzione alle caratteristiche geometriche. **Esempio:** via Nino Bixio è stretta e senza marciapiedi, ma è una alternativa alla via Borgovico, ed entrambe sono le sole connessioni tra Como-centro (e le altre direttrici) e Como nord-Tavernola- Cernobbio. Conseguenza: non è accettabile trattare via Bixio come strada locale o di quartiere; è viceversa una strada di interesse intercomunale-interquartiere, anche se non ha il calibro giusto.

Riteniamo quindi sbagliato prevedere su questa via rallentatori o il limite 30 km/h o addirittura tratte con senso unico alternato.

E' viceversa giusto perseguire il suo miglioramento con rettifiche, ampliamenti e formazione di marciapiedi o corsie ciclabili ove possibile, (come per la Via per Cernobbio); è altrettanto giusto ottenere il rispetto del limite 50 km/h anche con sistemi di controllo automatici.

- b) come sopra per l'obiettivo "**ridurre la velocità di transito dei veicoli motorizzati**": è opportuno perseguire questo obiettivo per le strade effettivamente "residenziali", o per tratte critiche come per le vie "scolastiche"; non è accettabile per le strade che assolvono a più funzioni e costituiscono la rete principale della mobilità cittadina (comprese le "alternative" alle vie di calibro maggiore).
- c) anche l'obiettivo "**rimodulazione della tariffazione della sosta**" va discusso: è giusta l'osservazione che vada "incentivata" l'utilizzazione piena delle strutture di parcheggio, rispetto alla sosta su strada; ma l'attuazione di questo obiettivo non si ritiene debba risolversi nell' aumento esagerato delle tariffe di sosta su strada, per far diventare insostenibili queste ultime; viceversa **va elaborato un Piano delle tariffe**, al quale debbono collaborare anche i gestori e proprietari delle strutture di parcheggio, compreso le strutture private, le quali debbono essere indotte a concordare con il Comune le tariffe e gli abbonamenti per i diversi utenti della città (tariffe più alte per i turisti, più basse per pendolari-lavoratori urbani abituali; medie per gli utenti occasionali - non abituali).

## **A - LINEE GUIDA DEL PIANO** (pag. 16 e segg.)

NDR : Si fa riferimento in questo capitolo alla necessità di **coinvolgere nel processo progettuale e poi attuativo del PGTU anche i Comuni contermini**. Osservazione molto giusta e centrale; ma poi si evidenziano solo alcuni motivi "strumentali", quale il collegamento con la sede del nuovo Ospedale Sant'Anna nel territorio del Comune di San Fermo.

Occorrerebbe **estendere questo obiettivo di coinvolgimento ad abbracciare diversi obiettivi del PGTU**, primo tra tutti quello di individuare poli/nodi di interscambio modale già nei Comuni circostanti la città, coinvolgendo su questo aspetto anche Trenord - FNM-FS; poi occorre sempre ricordare che **Como è oggetto di traffici di attraversamento**, alcuni superabili attraverso la più che necessaria costruzione della Tangenziale sud-secondo lotto, per la quale va eliminato il pedaggio; per altre direttrici non si intravede una soluzione viabilistica efficace almeno nel breve-medio termine, come per la direttrice Como-Bellagio (provinciale Lariana) se non potenziando l'offerta della Navigazione, la cui gestione è risaputo sia più onerosa rispetto alle linee TPL su gomma.

Comunque va **apprezzato il riferimento ad una visione almeno comprensoriale della mobilità**, e va incitata l'Amministrazione Comunale ad avviare questo progetto d'insieme con le altre Municipalità. "Addirittura" 20 anni fa si era avviato lo studio per la formazione di una "stazione unica" Chiasso-Ponte Chiasso, quanto mai di nuovo attuale dopo la messa in esercizio dell' itinerario elvetico "Alptransit". In questo caso il "coinvolgimento" interessa uno Stato estero.

Il documento individua le varie componenti del territorio cittadino, applicando le analisi e le linee guida del piano a:

- convalle (tutto il centro, delimitato dai rilievi di Brunate e Monte Croce)
- settore nord (comprende Monte Olimpino, Sagnino, Ponte Chiasso, Tavernola)
- Albate-Camerlata (comprende Breccia, Albate, Camerlata, Grandate)
- settore est (comprende Lora e l'asse cresciuto sulla Briantea).

Vengono analizzate le diverse componenti della mobilità urbana:

#### **A.2.1 - Traffico di transito ed itinerari esterni (1° fase) :**

nelle relazioni tra i richiamati comparti urbani sono evidenziati tre collegamenti importanti quanto critici;

- 1) collegamento tra settore nord e convalle, incentrato sulla sola via Borgovico, che presenta caratteristiche funzionali modeste;
- 2) il collegamento Albate-Camerlata-convalle incentrato sulla via Napoleona, unica strada ma dotata di buone caratteristiche;
- 3) il collegamento tra settore est e convalle, incentrato anch'esso su un'unica strada (la SS. 342, ovvero via Statale per Lecco).

Viene evidenziato che queste tre connessioni costituiscono delle vere "strozzature" nella rete urbana, ma sono anche "passaggi obbligati, pressoché ineliminabili".

Si valuta quindi necessario allontanare dalla convalle il "traffico improprio", per alleggerire il centro città. Quale traffico?

- a) quello "di transito" che non ha come meta l'area urbana di Como;
- b) quello di ingresso alla città ma che non ha relazione con la convalle cioè che ha origine (o destinazione) esterna alla città e che ha destinazione (o origine) nei settori urbani diversi dalla convalle;
- c) i movimenti tra i settori urbani diversi dalla convalle.

L'obiettivo del PGTU è di "**convogliare questi traffici su itinerari esterni**", attraverso un uso maggiore dell'autostrada (la A 9, ma anche il tratto di tangenziale sud, A 59) e delle principali tratte stradali "esterne", ad esempio l'asse via Tentorio, Viadotto dei Lavatoi, via Oltrecolle (in attesa del "secondo lotto" dell' A 59).

Si sottolinea che il maggiore utilizzo può essere ottenuto attraverso la riduzione o eliminazione del pedaggio, ma anche migliorando la segnaletica, le informazioni agli utenti (applicazioni specifiche) e attraverso la "fluidificazione delle percorrenze sulla viabilità ordinaria".

*NDR : Significativo che venga affermato: "un contributo decisivo potrà essere fornito dalla realizzazione di interventi infrastrutturali come il 2° lotto tangenziale sud, ed il completamento degli svincoli A9 di Como-Monteolimpino e Como nord-Lago". (ai quali si aggiunge l'ipotesi di svincolo tra il 1° lotto della tangenziale e la SS. 35 a Grandate)*

*Il giusto rimando alla **necessità di realizzare opere di importante valore finanziario** evidenzia una volta di più che la città di Como è gravemente carente rispetto ad una rete di mobilità moderna, efficiente e gerarchizzata, ma evidenzia anche l'impossibilità di puntare ad un sensibile miglioramento della complessiva offerta di mobilità senza investimenti infrastrutturali, come vorrebbe invece la normativa dei "Piani del traffico". Si veda su questo aspetto la Tavola 06- interventi di medio-lungo termine).*

#### **Movimenti tra aree urbane esterne e la convalle (2° fase):**

Con lo spostamento del traffico di transito sulla viabilità esterna, è possibile ipotizzare la rimodulazione della viabilità di ingresso alla convalle.

Vengono indicati i seguenti obiettivi generali:

- 1) creare nodi di attestamento/interscambio modale attestati sulle strade di penetrazione, tra le quali viale Innocenzo, Roosevelt, Giulio Cesare, Ambrosoli-Castelnuovo, via Dante;

- 2) dotare questi nodi di attestamento/interscambio delle attrezzature e servizi adeguati ad orientare la domanda (informazioni, parcheggi, fermate TPL, mezzi alternativi);
- 3) fluidificare la circolazione sulla viabilità principale, disincentivando allo stesso tempo la penetrazione all'interno della convalle (riduzione della velocità, regolamentazione della sosta a favore dei residenti, tariffazione della sosta, ecc.);
- 4) rivisitazione del "girone", in particolare ai nodi nord-est (piazza Matteotti) e nord-ovest (area stadio), in modo da favorire la fruizione ciclopedonale del Lungo Lario, ed attenuare l'effetto dei passaggi a livello.

### A.2.3 - LA LOGICA DEL PIANO (pag. 21 e segg.)

Agli obiettivi precedentemente delineati vengono riferite tutte le proposte di intervento, generali, settoriali e specifiche, finalizzate ad ottenere un "utilizzo dei modi di trasporto più compatibile con gli spazi e l'ambiente cittadino".

In sintesi, tutti gli interventi previsti vengono indicati alla pagina 22 della Relazione Tecnica, che si riportano di seguito:

"In sintesi, il disegno strategico è così strutturato:

- funzionalizzazione degli itinerari esterni;
- alleggerimento della pressione di traffico sulle direttrici di penetrazione e sulle aree centrali;
- individuazione dei nodi di interscambio esterni (NI), nei quali concentrare l'offerta di sosta e di modalità di spostamento alternative al mezzo privato, soprattutto di carattere motorizzato (come il TPL);
- individuazione dei nodi di attestamento interni (NA) ai margini di Convalle, nei quali concentrare l'offerta di sosta e di modalità di spostamento alternative al mezzo privato, sia motorizzate (come il TPL) sia di mobilità "dolce" (come la ciclabilità e la pedonalità);
- gerarchizzazione e fluidificazione della rete stradale secondo criteri funzionali allo schema logico di organizzazione della mobilità sopra descritto;
- individuazione, all'interno della maglia definita dalla viabilità principale, delle isole ambientali, nelle quali realizzare interventi finalizzati al recupero della vivibilità degli spazi urbani (riorganizzazione dei servizi, moderazione del traffico, valorizzazione della mobilità pedonale e ciclabile per le brevi distanze, ecc.).

All'interno di questo disegno strategico vengono inquadrati temi specifici quali la sicurezza stradale, la segnaletica, lo sviluppo di sistemi ITS (Intelligent Transport System), la comunicazione, la riduzione del traffico veicolare attraverso interventi di intercettazione della domanda (Mobility Management), la sosta, l'abbattimento delle barriere architettoniche, la logistica urbana, ecc., molti dei quali necessitano di appositi Piani Particolareggiati di area o di settore.

Rimangono da approfondire, in termini generali, gli strumenti con i quali ridurre la pressione di traffico sulla viabilità cittadina, attraverso una maggiore utilizzazione, da parte del traffico di transito, degli itinerari esterni, nonché il trasferimento di quote significative degli utenti dell'auto privata su modalità di movimento alternative, quali la pedonalità, la bici, il Trasporto Pubblico, agendo sia sulla domanda che sull'offerta".

*NDR: Si è riportata interamente questa sintesi per **proporre alcuni punti di vista**, atti a meglio inquadrare le successive valutazioni e suggerimenti anche sulle singole soluzioni proposte dai Tecnici redattori del PGTU:*

- *gli obiettivi riportati delineano un insieme ampio ed organico di interventi, che tuttavia presuppongono e richiedono numerosi ed importanti interventi infrastrutturali sia sulla rete viabilistica extra urbana, sia sulla rete urbana, come sulle strutture cittadine dedicate alla sosta, alla ciclopedonalità, alla gestione delle linee di trasporto pubblico, che richiamano normativamente ben più i "Piani urbani di mobilità (PUM)", che generalmente richiedono un respiro temporale almeno decennale per la loro realizzazione, rispetto ai più limitati "Piani del*

traffico urbano (PGTU)” che la normativa di riferimento vorrebbe realizzabili ed aggiornabili in 2/3 anni;

- ma la città non è certo all'anno zero della mobilità: oltre alla considerazione che dal “Piano del traffico” del 2000 ad oggi diversi interventi hanno, seppur solo localmente, aggiornato/modificato la rete della mobilità urbana (ridisegno via Pasquale Paoli con creazione del “gironcino” di via Badone; ridisegno area Lazzago e via Cecilio; Viadotto dei Lavatoi, 1° tratto tangenziale sud e ingresso urbano fino in via Tentorio; collegamento FNM-FS a Camerlata; l'ampliamento delle zone pedonali ed il completamento della ZTL attuati nello scorso quinquennio, come anche la creazione della velostazione a Como Borghi FNM, per citare i casi più noti); ed anche le iniziative private non sono mancate (ad esempio l' autosilo Valduce, l'intervento in corso sull'area ex scalo merci FS ed il progetto della struttura di parcheggio presso il Collegio Gallio);
- ciò che è mancato ed ancora manca è **una visione d'insieme della rete di mobilità**, che le analisi compiute dal progetto di PGTU aiutano a comprendere e gli obiettivi delineati aiutano a progettare, magari anche superando alcuni progetti da troppi anni non realizzati, come la tratta denominata “**Borgovico bis**” o il più ambizioso **ridisegno** complessivo del **nodo ferroviario comasco**, immaginato per permettere l'interscambio dei convogli tra la linea FNM e FS e la realizzazione di una “metrotramvia” urbana e sub-urbana; come già in altre occasioni le scriventi Associazioni hanno rilevato, un Piano della mobilità deve poter essere attuato, e se alcune ipotesi non hanno trovato una prospettiva attuativa, occorre accantonarle definitivamente e individuare soluzioni più capaci di essere attuate;
- in questo senso si valutano decisamente opportune le proposte di completamento degli svincoli autostradali a MonteOlimpino e Ponte Chiasso, come anche il proposto collegamento a Grandate tra il 1° lotto Tangenziale di Como e la Statale n. 35 Dei Giovi. **Si torna sempre allo stesso concetto: occorre investire in infrastrutture, se si vogliono ottenere miglioramenti sensibili.**

#### **A.2.4 - STRUMENTI PER RIDURRE LA PRESSIONE DI TRAFFICO SULLA VIABILITA' CITTADINA** (pag. 22 e segg.)

Sono descritti:

- incentivi e disincentivi per un maggiore utilizzo degli itinerari viabilistici esterni;
- incentivi e disincentivi per l'utilizzo dei “nodi di interscambio” e dei “nodi di attestamento”;
- altri strumenti di orientamento della domanda, ed infine sono riportati “gli effetti attesi” dalla attuazione della strategia esposta, sintetizzabili nella previsione di riduzione del traffico in arrivo in convalle di circa 5.500 veicoli nell'orario mattutino (indicativamente dalle 06.00 alle 11.00) di una giornata tipo. Questa previsione porterebbe ad una riduzione dagli attuali 15.000 veicoli circa a meno di 10.000, con una riduzione di un terzo dei veicoli in ingresso. Ovvero una “considerevole riduzione della pressione del traffico sulla viabilità di adduzione”.

*NDR: questo capitolo investe diversi aspetti della gestione della mobilità; alcuni dei quali già oggetto di dibattito negli ultimi anni, come l'indirizzo ad un maggiore uso della viabilità autostradale per il traffico di attraversamento (almeno nei settori ovest e sud della città) attuabile con diverse iniziative, a partire dal **superamento del pedaggio sul primo lotto della tangenziale sud** per aumentarne l'utilizzo.*

*In generale gli indirizzi attuativi proposti sono molteplici e auspicabili, ma riteniamo che **una città civile e “amichevole” debba far prevalere tutte le forme di incentivazione rispetto ai “disincentivi”**, i quali finiscono per ostacolare soprattutto gli utenti che più hanno necessità di raggiungere determinate destinazioni e che hanno meno disponibilità economiche (specialmente quando i “disincentivi” si traducono in un inasprimento della tariffazione della sosta o in limitazioni all'accesso in determinati comparti urbani).*

***Si attuino invece gli incentivi**, con particolare attenzione ad **azioni mirate alle categorie delle persone che lavorano nella città**, con l'aumento dell'offerta di parcheggio dei nodi di interscambio, con la conseguenziale offerta di abbonamenti allettanti che comprendano l'utilizzo del trasporto*

*pubblico, si migliorino le caratteristiche ed i servizi di questi luoghi; si aumentino i luoghi di custodia delle biciclette sull'esempio positivo della "velostazione" presso la stazione FNM di Como Borghi (forse meno valido l'esempio di Como-Grandate). Si migliorino ed estendano i sistemi di informazione sulle opportunità d'uso del TPL, si migliori l'integrazione funzionale e tariffaria dei diversi sistemi, compreso l'utilizzo dei servizi di navigazione. (Per la verità, già da anni viene proposto l'abbonamento integrato tra l'autosilo Valmulini e le linee di trasporto urbano su gomma, senza grande successo, ma nello specifico caso pensiamo che questa offerta, anche economicamente allettante, subisca una "concorrenza interna" da parte della linea FNM Saronno-Fino-Como, che raccoglie buona parte dei potenziali utenti del trasporto pubblico provenienti dal quadrante sud del comprensorio comasco, ed infatti i "parcheggi di interscambio" presenti lungo la linea ferroviaria sono ampiamente utilizzati, a partire da quello posto a ridosso della stazione FNM-Grandate, ma lo stesso utilizzo intenso possiamo trovare presso il parcheggio di Portichetto-Luisago ecc.).*

Una valutazione specifica sarà fatta sull'individuazione delle "isole ambientali".

#### **A.2.5 - EFFETTI ATTESI : SCENARI DI STUDIO** (pag. 26 e segg.)

Sono ricostruiti ed esaminati:

- Lo scenario attuale (al 2020);
- **Lo scenario di riferimento a breve termine:** comprende gli interventi puntuali in corso di realizzazione e di prossima realizzazione, già decisi e coerenti con la strategia generale, comprendendo:
  - il nuovo assetto di via Cecilio (rotonda Lidl, rotonda Decathlon, pista ciclopedonale);
  - il nuovo assetto di Piazzale San Rocco (conferma rotatoria);
  - nuova rotatoria "Villa Olmo" (in sostituzione dell'incrocio tra via Bellinzona-via Per Cernobbio-via Borgovico);
  - nuovo parcheggio presso stazione San Giovanni (area ex scalo merci);
  - nuovo collegamento tra stazione FNM-Camerlata e nuova stazione FS-Camerlata, con realizzazione parcheggio di interscambio.

- **Lo scenario di riferimento a medio - lungo termine:**

Anche in questo capitolo, come nel precedente, vengono considerati gli interventi infrastrutturali la cui realizzazione è contenuta in strumenti di programmazione oppure che vengono ritenuti comunque necessari e fondamentali in un periodo di medio-lungo termine:

- elettrificazione linea ferroviaria Como Albate - Molteno-Lecco;
- completamento "Canturina bis" verso Cantù e Mariano Comense;
- riqualificazione SP 583 per Torno;
- completamento Tangenziale sud (con la realizzazione del secondo lotto in direzione est). Per questa direttrice, si rileva che l'attuale progetto, nell'ambito del complessivo progetto Pedemontana, non prevede connessioni con la viabilità ordinaria e valutando questa come una carenza si raccomanda di realizzare un collegamento diretto tra il primo lotto già realizzato e la Statale dei Giovi n. 35 previsto dove questi due assi si sovrappassano in Comune di Grandate.

A questi progetti di ampio respiro, si aggiungono due previsioni di natura più urbana, riferiti al miglioramento del nodo di Lazzago, dove convergono i flussi viabilistici dell'autostrada A9, della Varesina (SS. 342 Briantea) e della SS. 35 attraverso la circonvallazione di Grandate, dopo la chiusura del passaggio a livello nei pressi della stazione FNM. L'altro nodo considerato è relativo all'intersezione tra Viale Innocenzo, viale Roosevelt e via Grandi.

A completamento delle previsioni prettamente infrastrutturali, vengono esaminate le possibili conseguenze del riuso - riconversione funzionale - rigenerazione delle principali aree dismesse urbane:

- ambito di Ponte Chiasso (aree ex Lechler ed ex Albarelli);

- ambito di viale Innocenzo (area ex scalo merci asse viale Innocenzo da stazione San Giovanni a via Sant'Abbondio ecc.)
- ambito ex caserma De Cristoforis-tintoria Lombarda;
- ambito ex OPP San Martino;
- ambito ex ospedale Sant'Anna a Camerlata;
- area ex Danzas (tra viale Innocenzo e via Venini).

*NDR: non viene citata la più conosciuta e dibattuta delle aree dismesse, ovvero l'ambito "Ticosa", di proprietà pubblica (anche se su questa area viene poi prevista e descritta la formazione della grande rotonda a risoluzione del nodo viale Roosevelt-via Grandi).*

Al termine di questa analisi, si evidenzia che i tecnici incaricati riassumono, al capitolo **A.3.3 - Possibili sviluppi futuri**, le necessità del sistema della mobilità cittadina in questo modo:

"(...) emergono necessità infrastrutturali che comportano complesse e probabilmente lunghe procedure decisionali e progettuali, sulle quali è pertanto opportuno cominciare ragionare da subito". Sono così richiamate:

- **interventi di connessione tra sistema autostradale e viabilità urbana**, con il completamento dello svincolo di Monteolimpino, il completamento dello svincolo di Como nord-Lago di Como; (ai quali andrebbe aggiunto il già citato collegamento 1° lotto Tangenziale sud-Statale 35 dei Giovi);
- **ripensamento della presenza, nel cuore dell'area urbana, della linea ferroviaria FNM attestata a Como Lago**, che costituisce un'importante risorsa ma al contempo (con i passaggi a livello) presenta una forte interferenza rispetto ai luoghi attraversati.

*NDR: sulle sollecitazioni relative al **maggior utilizzo del tracciato Autostrada A9 - Tangenziale sud siamo completamente d'accordo** con i tecnici ed apprezziamo le proposte di completamento degli svincoli urbani.*

*Viceversa, sulle valutazioni dell'aspetto intrusivo della linea FNM non siamo affatto d'accordo, poiché preoccupano le possibili conseguenze: è questo un tema sul quale si sono esercitate schiere di tecnici, con varie proposte, dall' interrimento della tratta finale tra Como Borghi e Como Lago, all'arretramento della testata a Como Borghi, al riuso della tratta Grandate/Como Lago con una "metrotranvia" urbana e contestuale invio dei convogli della linea FNM verso la stazione San Giovanni. Quest'ultima ipotesi comporterebbe il ridisegno di tutta la interconnessione tra le due linee, operazione non impossibile in assoluto, visto che a Camerlata le due linee sono parallele e vicine per un consistente tratto, e che era presente un binario di connessione tra la stazione FS-Albate e FNM-Camerlata, ancora oggi individuabile benché dismesso da un cinquantennio; ma un siffatto ridisegno comporterebbe un investimento finanziario tale da scoraggiarne l'attuazione.*

*Poi, la sostituzione dei convogli "ferroviari" con convogli tramviari o "metro-tramviari", con anche un maggior numero di fermate, non pare che possano superare l'aspetto, sicuramente critico, dell'interferenza con la rete viabilistica cittadina.*

*Inoltre, per tutte le utenze che sono servite da questa primaria linea, si avrebbe una rottura di carico per passare dalla linea extra urbana alla linea urbana, che si risolverebbe in un aumento delle tempistiche di trasporto, controproducenti rispetto alla prospettiva di una maggior competitività dell'offerta di trasporto pubblico.*

**E' consigliabile quindi non prevedere soluzioni peggiorative dell'attuale servizio, e agire ancora con il Gestore FNM sulle tempistiche dei passaggi a livello centrali, da ricondurre a tempi più compatibili con la viabilità urbana (come era fino alle modifiche dell'ultimo anno) anche attraverso la sperimentazione di sistemi di controllo avanzati che non compromettano la sicurezza, puntando inoltre sul rispetto della puntualità del servizio, che spesso è carente.**

*Si sottolinea l'importanza e l'unicità di una linea ferroviaria che connette direttamente Milano con il pieno centro di Como fino a lambire il Lario, oltretutto attestandosi nei pressi di tutti gli altri sistemi di trasporto collettivo (dalle Autolinee alla Navigazione fino alla vicina Funicolare per Brunate) con*

*un riscontro per Como sia funzionale che storico, culturale ed anche turistico. La stessa stazione di epoca Liberty è oggetto di attrazione per i numerosi turisti che spesso si vedono fotografarla.*

*Si portano all'attenzione dei Redattori due proposte che attengono all'asse adiacente alla linea ferroviaria Borghi – Lago: la possibilità di aprire il tratto di Viale Lecco attualmente riservato ai bus per consentire ai veicoli in direzione del parking Arena o dalla ZTL di Piazza Roma di transitare alleggerendo così Viale Lecco: oggi infatti chi si reca al parcheggio Arena deve attraversare due volte la sede ferroviaria rischiando di accodarsi ai passaggi a livello per troppo tempo.*

*Sempre con l'intento di rendere più fluida la viabilità di Viale Lecco si potrebbe valutare lo spostamento dell'attuale attestamento delle linee Bus all'altezza dell'intersezione con Piazza Del Popolo.*

#### **A.4.2 - CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE** (pag. 42 e segg.)

L'elaborato richiama le norme di riferimento e sulla base di queste individua ed elenca le strade urbane, in relazione alle caratteristiche ed alle funzioni svolte nella rete; così è individuata la "maglia portante", che annovera, oltre all'asse autostradale, gli "assi di penetrazione" e le "strade orbitali", queste ultime con funzione di supporto degli attraversamenti e tra i settori urbani esterni.

Sono così individuate le tratte di "classe A" (autostrada e primo lotto tangenziale sud); non è individuata nessuna strada di "classe D", ovvero "strade di scorrimento"; sono invece individuate le "strade E1", ovvero "strade interquartiere" (per la verità molto poche) e le "strade E2" di quartiere (queste ultime in numero un poco maggiore), mentre tutte le altre sono individuate come "strade urbane ciclabili (E bis); strade locali interzonal (F1); strade locali (F2) e strade ciclabili ( F bis).

*NDR: il risultato di questa classificazione sarà anche rispettoso della normativa di settore, **ma porta a rappresentare una rete urbana alquanto distante dalle reali funzioni assolute.** Se fosse una classificazione solo formale, poco male; se invece da questa classificazione discendono poi delle **ipotesi di riorganizzazione della struttura urbana**, come viene espressamente dichiarato a proposito della individuazione delle "isole ambientali", allora anche la classificazione va discussa, e noi riteniamo vada rivista, affiancando alla classificazione "da normativa" quella funzionale realmente svolta dalle strade.*

*Tanto più che gli stessi estensori precisano (a pag. 43) che: "gli standard definiti sono cogenti per le strade di nuova costruzione", mentre "gli stessi standard sono obiettivi da raggiungere per le strade esistenti" e quindi "possono essere adottate soluzioni progettuali diverse a condizione che le stesse siano supportate da specifiche analisi di sicurezza".*

***Risulta quindi incongruo trovare annoverate tra le "strade di quartiere" la gran parte degli assi di penetrazione (e quelli che vengono definiti "orbitali") come via Bellinzona, via Borgovico, via Per Cernobbio, via Asiago e Brogeda, via Varesina, via Pasquale Paoli, via Canturina, via Cecilio, via Tentorio e via Torno.***

*Ancor più spiazzante trovare relegate tra le categorie di strada interzonale o locale altre vie che svolgono funzioni primarie ancorché di geometria ridotta, come via Dante, via Turati, via Muggiò, via Giussani, via Scalabrini, via Bixio, via Conciliazione, via Rienza-via Zampiero, fino alle vie più centrali, come via Milano-via Cadorna, via Mentana, ecc. .*

*Per esemplificare, via Nino Bixio, come già evidenziato, è sicuramente di ridotte dimensioni e non presenta marciapiedi per gran parte del suo sviluppo, ma svolge una preziosa funzione di alternativa alla via Borgovico per il traffico in uscita o entrata dal settore urbano nord; non riconoscere questa funzione comporta, nell'attuazione di azioni volte a disincentivarne l'uso, un aggravamento dei passaggi sulla stessa Borgovico, anch'essa con geometrie non ottimali e già sovrautilizzata come asse del settore nord- ovest. Lo stesso dicasi per via Muggiò, che ricopre anche la funzione di alternativa alla via Canturina nel settore sud-est; o come via Scalabrini che svolge una funzione di*

collegamento intercomunale provenendo direttamente da Casnate con Bernate, almeno sino all'intersezione con la linea ferroviaria FNM e con via Del Lavoro, e così per diverse altre vie.

In una città che gli stessi estensori hanno trovato gravemente carente nella rete infrastrutturale, riteniamo inopportuno impostare una strategia urbana che ridurrebbe ulteriormente la permeabilità e la mobilità tra i vari settori urbani.

Ci riferiamo infatti alla proposta di individuare le **“isole ambientali”**, ovvero delle enclave urbane, corrispondenti ai principali quartieri che compongono la città, delimitate, per così dire, dalle principali strade definite “interquartiere”, ed all'interno delle quali definire, con specifici “Piani particolareggiati” viabilistici, i limiti di velocità (zone 30), le norme di circolazione più restrittive, fino al ridisegno degli spazi pubblici e alle “pedonalizzazioni locali”.

Non siamo affatto contrari allo sviluppo di questa strategia urbana, che può portare ad una complessiva riorganizzazione e valorizzazione dei servizi di quartiere (seguendo la “moda” lanciata dalla parigina “città dei 15 minuti”), e ad una complessiva strategia da sviluppare nel prossimo PGT; ma proprio perché riteniamo seria questa indicazione, dobbiamo ribadire che **prima vanno implementate le infrastrutture mancanti o carenti**, capaci di supportare una rete di mobilità e un'offerta di servizi di trasporto adeguata, e **solo dopo, o contestualmente, è possibile attuare politiche di contenimento o di dissuasione nell'utilizzo di strade locali o veramente “di quartiere”** da parte degli “utenti impropri”. Il caso contrario provocherebbe solo maggiori difficoltà nell'utilizzo della rete viaria, probabilmente senza nemmeno un miglioramento della “qualità urbana” per gli stessi residenti, perché anch'essi sono utenti della strada, ed in maggioranza sono utenti “automobilistici”.

**Chiediamo quindi di rivedere la classificazione della rete viaria presentata, affiancando ad essa l'indicazione delle funzioni viarie assolate dalle tratte anche non ottimali come caratteristiche geometriche e di capacità ma necessarie per permettere più permeabilità alla città, eventualmente riportando le indicazioni di massima degli interventi di adeguamento necessari a migliorarne le caratteristiche di percorribilità e di sicurezza.**

## PRINCIPALI PROPOSTE

### PARTE B – INTERVENTI DI PIANO

#### B. 1.1 - NODI DI INTERSCAMBIO (pag. 59 segg.) :

- **Settore nord:** si evidenzia la **necessità di aumentare di 300 posti auto i parcheggi su via Bellinzona** .  
*(NDR: Anche su questo aspetto emerge che occorrono nuove infrastrutture piuttosto che un PGTU di “gestione dell'esistente”. Richiamiamo l'attenzione sulla necessità , per il settore urbano di Ponte Chiasso, a ridosso del varco doganale con Chiasso, di prevedere una congrua offerta di posti auto da riservare e offrire con abbonamenti calmierati da parte del Comune agli utenti “frontalieri” che decidono di recarsi al lavoro con mezzi pubblici elvetici: anche questi cittadini devono essere considerati ).*
- **Albate-Camerlata:** si ritiene che 400 posti nel “Valmulini” disponibili più i 270 posti in realizzazione con la nuova stazione FS Camerlata siano sufficienti a **“catturare il 10% degli ingressi in convalle (dalla Napoleona)”** che in totale sono pari a circa 6.000 auto nel periodo mattutino.  
Si evidenzia anche carenza di offerta attorno a via Varesina.

Si propone inoltre un maggior utilizzo del parcheggio Esselunga, con previsione di individuare abbonamenti e tariffe “maggiormente accessibili”.

- **Settore est:** per l'obiettivo di “catturare il 10% degli ingressi, pari a circa 2.700 auto mattutine, occorrono almeno 270 posti auto, che attualmente non sono esistenti (pag. 62)  
*NDR: in effetti esistono l'autosilo nel palazzo ex SPT, l'area “Ippocastano”, e l'area S. Martino che il Piano annovera tra i Nodi di attestamento, che comunque andrebbero potenziate.*

#### **B.1.2 - NODI DI ATTESTAMENTO** (pag. 62 e segg.):

Viene fatto l'elenco dei parcheggi attualmente disponibili;  
viene fatto l'elenco dei nuovi parcheggi previsti (Ponte Chiasso, Ticoso) ed infine:

**B.1.3 - QUADRO DI SINTESI:** viene riportata una Tabella doppia con tutti i posti auto in strutture, compresa la “futura offerta” di 1400 posti in Ticoso e a Ponte Chiasso. Mancano cioè almeno 8.500 posti rispetto agli ingressi giornalieri medi attuali, che oggi trovano posto lungo strada (o all'interno delle proprietà private).

*NDR: pur prevedendo una quota consistente di “spostamento modale” degli utenti, emerge come occorranza alcune migliaia di posti auto aggiuntivi! Occorrono infrastrutture adeguate !.*

*Oltre ai parcheggi in struttura riportati nelle due Tabelle, ricordiamo l'ulteriore progetto, che sta compiendo il suo iter autorizzativo, per la costruzione di un parcheggio multipiano presso il collegio Gallio (via Barelli) con un'offerta di ulteriori 213 posti, in prossimità della Città murata, ed altre offerte potrebbero essere insediate nell'area ex Danzas qualora si realizzasse una progettualità in quell'area.*

*Ma la complessiva offerta resterebbe ancora molto carente sia per quanto riguarda i “Nodi di attestamento”, sia per quanto riguarda i “Nodi di interscambio”. Per questi ultimi chiediamo di prevedere il potenziamento del parcheggio pubblico di Tavernola (via Spalato-via Conciliazione) con la formazione dei relativi servizi, essendo immediatamente vicino l'interscambio con le linee di TPL e con la Navigazione. Un altro settore urbano che emerge carente di proposte di interscambio è quello est, che dovrebbe intercettare le provenienze dalla Briantea (Statale per Lecco): in questo settore, chiediamo che venga rivista e potenziata l'offerta composta dal parcheggio Castelnuovo, dal San Martino e dal **parcheggio “Ippocastano”, il quale andrebbe potenziato con una vera struttura multipiano, con servizi annessi, essendo in diretto contatto con la stazione FNM-Borghi**, e potendo esercitare quindi una reale funzione di interscambio modale. Anche questa inoltre è una proprietà pubblica, quindi realizzabile “celermente”.*

*Tutte le strutture, pubbliche e private, dovrebbero poi essere **coordinate rispetto al piano tariffario**, e in ogni struttura dovrebbero essere previste congrue quote di posti dedicati ad accogliere utenti abituali con formule di abbonamento coordinate e calmierate dall'ente Comunale. Riteniamo infatti che solo una congrua politica di offerta in strutture con una proposta tariffaria moderata possa poi permettere di avviare strategie di limitazione e dissuasione all'uso dei mezzi privati nelle vie più centrali, ovviamente accompagnate da un'adeguata offerta di trasporto pubblico alternativo.*

#### **B.2 – MOBILITA' PEDONALE E CICLABILE** (pag. 69 e segg.)

La mobilità pedonale è analizzata per tre specifici aspetti:

1. fruizione urbana breve raggio;
  2. percorsi iniziali/finali di spostamenti con altri mezzi;
  3. pedonalità turistica;
- per le varie zone urbane (definendo il ricorso alle “**isole ambientali**”);

##### **B.2.1.2 - CONVALLE E CITTÀ MURATA**

Vengono proposti gli indirizzi su come procedere nella predisposizione delle “**Isole ambientali**”, che sono proprio relative a contenere il traffico ed a sviluppare l'uso degli spazi pubblici primariamente per pedoni e ciclisti.

- Vengono individuate alcune zone dove concentrare le attenzioni e gli interventi per i pedoni:
- asse via Garibaldi - stazione San Giovanni
- stazione bus turistici (presso San Giovanni)
- Lungo Lago (riorganizzazione di tutto il fronte, da Villa Olmo a viale Geno)
- viale Geno (si propone di “pedonalizzare” il primo tratto da piazza Matteotti a piazza De Gasperi).

*NDR: Riteniamo auspicabile predisporre una temporizzazione dei semafori diversificata a tutela degli attraversamenti pedonali negli incroci da essi più frequentati: in particolare si segnala l'attraversamento pedonale dell'incrocio tra Viale Innocenzo e Via Gallio, in relazione al flusso pedonale da e per la Stazione San Giovanni.*

### **B.2.1.3 - PEDONALITÀ SETTORI URBANI ESTERNI**

Di nuovo si fa riferimento alla progettualità delle “Isole ambientali”.

*NDR: tutte le previsioni ed i consigli proposti, a partire dalla indicazione di sviluppare uno specifico “Piano particolareggiato” per ogni “Isola ambientale”, sono validi ed apprezzabili, ribadiamo però la richiesta che la definizione delle isole ambientali sia effettivamente cucita sui quartieri e sulle strade “residenziali”, che in esse sia quantificata e pianificata la domanda ed offerta di percorsi pedonali e ciclabili ma anche la domanda ed offerta di aree di sosta e di posti auto destinati ai residenti ed agli esercenti locali.*

### **B. 2.1.4 - ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE**

*Riteniamo obiettivo necessario di civiltà l'eliminazione delle barriere architettoniche, specialmente in ambito urbano, e apprezziamo tutti i suggerimenti contenuti nel capitolo.*

*Aggiungiamo una particolare sottolineatura sulla necessità di provvedere ad uno specifico **Piano di illuminazione per i passaggi pedonali**, poiché attualmente molti di essi presentano una illuminazione variegata e non ottimale, che si traduce spesso in mancanza di sicurezza sia per gli autisti dei veicoli sia per i pedoni. In particolare **gli attraversamenti pedonali sul lungolago** necessitano di interventi urgenti per una maggiore efficienza della loro illuminazione.*

## **B. 2. 2 MOBILITÀ CICLABILE**

Si sottolinea in apertura che “**la configurazione del territorio comasco, caratterizzata da variazioni altimetriche importanti, non favorisce l'utilizzo della bicicletta per spostamenti fra i settori urbani**” (NDR: aspetto non secondario e da ricordare per le strategie relative).

Si concentra l'attenzione sulla ciclabilità della convalle, e sul progetto della “**Dorsale urbana dei pellegrini**” che attraversa il territorio comunale dal confine con Cernobbio al Comune di Grandate.

Il progetto definitivo del tracciato è stato approvato dall'attuale Giunta nel giugno 2019, e si attende l'inizio dei lavori del primo lotto dalla via Per Cernobbio alla stazione San Giovanni, passando per viale Masia. Dovranno seguire le progettazioni esecutive dei successivi lotti.

In particolare sulla **ciclabilità in convalle**, si richiama nuovamente il progetto della “Dorsale dei pellegrini”, per poi proporre lo sviluppo di un “Piano particolareggiato” con lo scopo di potenziare la ciclabilità, nel quale è da prevedere il “riassetto delle passeggiate che lambiscono il lago” compreso l'assetto definitivo del lungo lago, dai giardini pubblici a piazzale Matteotti, e la regolazione dell'accesso a viale Geno, per il quale va potenziata la sua funzione “turistica”.

*NDR : Obiettivi apprezzabili quelli richiamati, tranne quando, a proposito della Città murata, si afferma che “sarà importante rendere compatibile la convivenza tra mezzi motorizzati e biciclette*

*attraverso interventi generalizzati di moderazione del traffico e una sempre maggiore limitazione dell'accesso dei mezzi privati all'interno della ZTL". Questa indicazione è inaccettabile per diversi motivi:*

- a) la ZTL prevede già l'accesso a tutti i mezzi motorizzati attraverso apposita autorizzazione, quindi non si comprende come debba essere maggiormente limitato l'accesso. Le principali categorie autorizzate sono i residenti (titolari o meno di posto auto); coloro che esercitano un'attività (titolari di posto auto); gli operatori dei servizi pubblici o privati; gli esercenti e gli operatori commerciali che devono rifornire i propri esercizi. Questo assetto è in funzione da decenni e non risulta che provochi particolari criticità a patto che vengano rispettati gli orari e le limitazioni delle specifiche autorizzazioni;*
- b) se si vuole trovare una criticità, questa non è relativa solo alla convivenza tra mezzi motorizzati e biciclette, ma anche tra biciclette e pedoni, e in prospettiva, **tra e-bike / monopattini elettrici e pedoni**, visto che questi innovativi mezzi sono usati generalmente con velocità maggiori rispetto alle biciclette comuni, e generano maggiore pericolosità, (sull'esempio di quanto emerge nelle città maggiori dove questi mezzi si sono rapidamente diffusi senza una precisa regolamentazione, a partire da Roma e Milano); questo aspetto riguarda tutta la convalle;*
- c) non si vede quali altri "interventi di moderazione generalizzati del traffico" debbano essere introdotti, se non quello di **fare rispettare la disciplina vigente** (l' Ordinanza che disciplina tutti gli aspetti di circolazione nella ZTL, compreso il limite di velocità di 10 km/h, è la n. 11 del 13.01.2017 e ss. mm.)*

*Un particolare appunto rivolgiamo all' **approntamento dei servizi dedicati alla ciclabilità urbana**, presso i "nodi di interscambio" e i "nodi di attestamento": la reale praticabilità di utilizzo dei mezzi pubblici raggiungendo questi attestamenti con la propria bicicletta è direttamente proporzionale al grado di protezione del loro parcheggio: a questo proposito va apprezzata e indicata come esempio positivo la **velostazione** presso la stazione FNM di Como Borghi, esempio di luogo protetto (dalle intemperie come dai malintenzionati) per ora unico. Occorre moltiplicare questi servizi se si vuole incentivare un uso diffuso delle due ruote. Altri parcheggi per cicli, come quello approntato presso la stazione FNM Grandate, non raggiungono così bene i due scopi, e scoraggiano gli utenti. Riguardo la collocazione di nuove "velostazioni", oltre a quelle indicate nella relazione tecnica (a Como S. Giovanni, Como Nord Lago, Como Nord Camerlata) riteniamo adeguato prevedere una struttura apposita presso la nuova stazione FS Camerlata in adiacenza al costruendo parcheggio di interscambio.*

*Altra richiesta: il servizio di bike sharing di Como è costato 345.000 €, non pochi ma accettabili per una Città di 85.000 abitanti con valenza turistica. Sarebbe interessante conoscere i dati sull'utilizzo del servizio: quanti abbonati, quanti utilizzi pro-capite annualmente, quante biciclette sono state vandalizzate e/o sostituite; quanto ricava la società Bike&Co, ed infine, quale è la valutazione su questo servizio, dopo quasi un decennio, che viene data dall'Amministrazione Comunale e dai tecnici redattori del PGTU?*

### **B 3 – IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL) (pag.77 e segg)**

Il capitolo evidenzia la ricca dotazione delle differenti modalità di offerta di trasporto pubblico, dalle sette stazioni cittadine delle tre linee ferroviarie che raggiungono Como (Milano -Monza- Asnago-Camerlata – Chiasso F.S.; Milano-Saronno- Camerlata- Como lago F.N.M.; Como-Albate-Cantù-Molteno-Lecco F.S.) alle linee su gomma del TPL sia urbane che extraurbane, ai servizi della Navigazione del Lario, alla funicolare Como-Brunate. Vengono evidenziate capacità e carenze dei diversi servizi e vengono proposti diversi interventi, accomunati dall'obiettivo di rendere più attrattiva l'offerta ed in questo modo di trasferire una quota dell'utenza del mezzo privato al trasporto pubblico, che a ben vedere è l'obiettivo principale del PGTU. Significativi in particolare gli obiettivi di migliorare l'offerta ai Nodi di interscambio e di attestamento, approntare una tariffazione integrata che consenta l'interscambio tra le varie modalità di trasporto, migliorare la velocità, la regolarità e ampliare l'offerta

del TPL. In particolare si sollecita un aumento delle linee su gomma nel periodo estivo, nei giorni festivi e nelle ore serali, specialmente dei fine settimana, periodi ed orari dell'offerta attuale che vengono giudicati insufficienti.

*NDR : Si concorda con le azioni da attuare ed in particolare si sottolinea la necessità di potenziare le sinergie tra i diversi enti gestori dei servizi di Trasporto pubblico, che oggi comportano ancora diverse modalità di pagamento / abbonamento ai servizi del trasporto pubblico, fino all'attuazione di un **Sistema tariffario integrato** (come richiamato dai Redattori) ma che si estenda oltre l'uso dei servizi su gomma del bacino di riferimento e comprenda anche le offerte delle linee ferroviarie e della Navigazione, permettendo di realizzare comodamente e facilmente per l'utente l'interscambio modale nei trasporti (In sostanza l'offerta del sistema regionale "lo viaggio" esteso anche ai servizi lacustri potrebbe essere un buon inizio).*

*Riguardo all'attrattività ed al potenziamento dei servizi nei Nodi di interscambio e nelle stazioni, si evidenzia che per la micrologistica in funzione prevalentemente turistica sarebbe raccomandabile la reintroduzione e attivazione del servizio di deposito bagagli nelle stazioni di Como San Giovanni e Como Nord Lago.*

*E' degli ultimi giorni la notizia che Regione Lombardia ha previsto il finanziamento per la realizzazione di un sottopassaggio pedonale a servizio della Stazione di Como Nord Borghi, e che consentirà di collegare almeno pedonalmente Piazzale Gerbetto e Via Petrarca anche quando il passaggio a livello è chiuso. Valutiamo positivamente questo intervento che va nella giusta direzione del miglioramento della sicurezza e della permeabilità di un importante nodo del trasporto pubblico urbano.*

## **B 4 – LA CIRCOLAZIONE VEICOLARE** (pag. 97 e segg.)

Sono presentati gli interventi di carattere generale, già anticipati nei capitoli di sintesi, relativi all'allontanamento del traffico di transito dalla viabilità urbana, dai quali si attende un alleggerimento della pressione veicolare sulla rete più urbana; allo stesso modo si propone la definizione delle "Isole ambientali" con il fine di ridurre i movimenti automobilistici all'interno dei singoli quartieri.

### **B 4.2 – INTERVENTI PER IL SETTORE URBANO**

Sono presentate poi le analisi e gli interventi relative alle situazioni di maggiore interesse, che prendono le mosse da due principi :

- 1- fluidificare la circolazione sulla viabilità principale e nei nodi, controllandone comunque i limiti di velocità;
- 2- moderare la circolazione nella viabilità secondaria , per disincentivarne l'utilizzo da parte del traffico di transito.

*NDR : Giova ribadire, a proposito di questa strategia, che se teoricamente la sua logica è inoppugnabile, poi nella pratica essa va "adattata" alle condizioni reali della rete viaria esistente e, come già anticipato, riteniamo discutibile individuare come "secondarie" tutte le strade che per misure geometriche non rispondono ai calibri dettati dalla normativa; si aggiornino le misure dove possibile, ma dove non fosse possibile non sempre è accettabile dichiarare "impropria" la funzione esercitata.*

- Per **Viale Geno** si propone una rinnovata regolamentazione degli accessi, ed un ridisegno del tratto Tra P.za Matteotti e P.za De Gasperi, con l'eliminazione dei posti auto presenti in Piazza Croggi e Piazza De Orchi, in funzione della particolare attrattività turistica.

*Si concorda con le misure proposte in chiave turistica . Tuttavia la riduzione di posti auto a raso nelle piazze citate e lungo strada (che si sommano a quelli eliminati in Piazza De Gasperi) rende necessaria l'individuazione di un'area per la realizzazione di un autosilo nelle vicinanze. Una struttura in questa zona sarebbe asservita alla Funicolare che attira migliaia di turisti e alla stessa*

*stazione Nord Lago. E' provato che a fronte di un'offerta turistica di qualità come un'area di pregio panoramica e pedonalizzata, ma poco fruibile a causa della mancanza di parcheggi, ne scaturisce quasi sempre una recensione negativa che danneggia la destinazione turistica nel suo complesso.*

- Per **Via Torno** (SP 583) si rimanda agli interventi di riqualificazione previsti dalla Provincia;
- Per **Via Milano**, considerando che è passaggio privilegiato per le linee di trasporto pubblico, nel breve termine si prevede la chiusura solo in alcune fasce orarie al traffico privato, in occasione di eventi di maggiore richiamo; a lungo termine si ipotizza l'individuazione di una ZTL in particolare per la tratta bassa, dopo la realizzazione degli interventi infrastrutturali sul nodo Via Grandi – Viale Roosevelt.

*Se le chiusure nei giorni di manifestazioni hanno lo scopo apprezzabile di evitare una congestione insostenibile, viceversa nei periodi normali non si ritiene comprensibile l'ipotesi di chiusura continuata, sia perché già oggi la strada è a senso unico per le auto, sia perché il passaggio della gran parte delle linee di bus non consentirebbe comunque di estendere l'utilizzo della sede stradale da parte dei pedoni, perché occorrerebbe prima eliminare le linee del TPL.*

- Per **Piazzale Santa Teresa** si propone il ridisegno della segnaletica per migliorare la svolta verso Borgovico vecchia;

*Oltre a questa misura, che condividiamo, riteniamo si possa risagomare l'accesso alla rotonda per chi proviene da viale Rosselli verso via Bixio, poiché essendo questo un percorso pressochè diritto non induce un rallentamento per chi si immette nella rotonda, e questo genera maggiori accodamenti per i veicoli che provengono da via Borgovico.*

- Per **Piazza Matteotti**, snodo centrale per la convalle ed il "Girone", viene ripresa la proposta, già contenuta nel precedente progetto di PGTU, di spostamento presso la stazione San Giovanni F.S. di alcuni dei capolinea delle linee autobus, per riorganizzare i flussi che convergono su questa piazza, comprendendo anche l'inversione del senso di marcia di Via Foscolo e la riapertura di via Fiammenghino, oggi pedonale.

*Dato il ruolo primario di questo nodo, si propone di sperimentare per un periodo (sei mesi) l'attuazione delle misure previste, e verificare al termine i reali effetti attesi, per poi confermare o modificare le misure stesse.*

- Per l'intersezione **Viale Varese-Cattaneo-Italia Libera**, si propone l'arretramento della linea di immissione da via Italia Libera su viale Cattaneo per migliorare i passaggi di corsia;
- Per **Piazzale Gerbetto** si propone la revisione dell'intera area di intersezione, con la formazione di una rotatoria che consenta anche di prendere le direzioni oggi non consentite, e si conferma la riapertura al doppio senso Via Aldo Moro, recentemente attuata, mediante la soppressione della precedente corsia preferenziale, non più necessaria.

*Si apprezzano e condividono le soluzioni proposte, che contribuiscono a decongestionare via Mentana (e parzialmente Via Giulini).*

- Per **Via Dante-Via Dottesio** si propone la revisione dell'immissione tra le due vie.
- Per l'intersezione **Via Mentana-Via Ambrosoli-via Magenta** si propone la modifica delle attuali svolte per superare le manovre necessarie attualmente, giudicate pericolose, e i rallentamenti dovuti alla corsia di accumulo.
- Per **Piazza San Rocco** si conferma la realizzazione definitiva della rotatoria introdotta sperimentalmente lo scorso anno.

*Pensiamo che sul miglioramento della percorribilità del nodo con l'introduzione della rotonda non ci sia più nessun dubbio, contrariamente alle previsioni di semaforizzazione proposte dal precedente progetto di PGTU.*

- Per il nodo **Viale Roosevelt – Via Grandi**, intersezione di primaria importanza per le diverse direzioni di traffico in convalle, con frequenti accodamenti ai semafori, si ripropone il progetto del "nodo-cerniera" con la realizzazione di una ampia rotonda in gran parte sul sedime dell'attuale area dismessa pubblica Ticosa ed il ridisegno delle corsie di adduzione.

*La realizzazione del "nodo-cerniera" rappresenta sicuramente un miglioramento rispetto all'attuale complesso incrocio semaforizzato, ma essendo legata alla progettualità dell'intera area Ticosa, si teme una realizzazione in tempi lunghi.*

- **Nodo area Stadio:** concordiamo sulle prospettive indicate di un ridisegno dell'intera zona, con la creazione di un buon numero di posti auto in sede diversa da quelli a raso attuali, con un utilizzo indipendente dall'uso sportivo dello stadio, e con l'ipotesi di creazione di una ZTL collegata ai giardini pubblici, anch'essi oggetto di recente riprogettazione. Ma anche in questo caso i tempi realizzativi si annunciano lunghi.
- Per **Via Bellinzona** si indicano possibili riduzioni di traffico dovuti alla deviazione dei flussi di transito, e l'installazione di apparecchi per il controllo della velocità.

*Non si concorda per questo asse sulla definizione di strada a vocazione residenziale e commerciale "usata impropriamente come strada di attraversamento": nella sua lunghezza questa via è "anche" residenziale e commerciale, soprattutto nella sua tratta iniziale a servizio del quartiere di Monte Olimpino e nella sua tratta finale a servizio di Ponte Chiasso; ma è indubbiamente anche strada di attraversamento intercomunale ed interquartiere, che conduce direttamente alla Dogana in Piazza XXIV Maggio, e come tale va qualificata, a meno che si individuino alternative di percorso capaci di "disaccoppiare" le funzioni. Sulla apposizione di strumenti di controllo della velocità si ipotizza che la tratta interessata sia quella tra Via Pio XI e P.le Anna Frank, poichè nelle restanti parti sia la presenza di semafori sia la conformazione non consentono certo grandi velocità. Per questo asse resta anche la domanda su quale sia l'offerta di collocazione per i parcheggi di interscambio da riservare ai frontalieri che optano o sono indotti ad utilizzare i mezzi pubblici per recarsi in Ticino.*

- Per **Via Bixio**, si evidenzia la pericolosità dovuta alla dimensione ristretta della carreggiata e se ne individua la vocazione "prettamente residenziale", pertanto si prevede la realizzazione di interventi atti a proteggere la funzione pedonale, fin con brevi tratti a senso unico alternato e dotazione di dispositivi di rallentamento (dossi ?).

*Come già richiamato, anche per via Bixio vale quanto detto per via Bellinzona: la strada ha caratteristiche geometriche ridotte, ma non assolve certo solo la funzione "residenziale", anzi la sua importanza è proprio data dall'essere una alternativa immediata alla via Borgovico come percorso da/per il quadrante nord della città, data la congestione spesso presente proprio nella Borgovico. Anche in questo caso si raccomanda di prevedere la realizzazione di interventi di riduzione della percorribilità (ma non certo tratti a senso unico alternato !) solo dopo la messa in atto e la verifica attuativa degli interventi di diversione dei traffici di attraversamento. In caso contrario si otterrebbe solo un ulteriore appesantimento dei tragitti sulle poche – o uniche- altre vie dello stesso quadrante.*

- **Nodo di Villa Olmo:** Si concorda pienamente e si apprezza l'indicazione di risolvere con una nuova appropriata rotatoria il complesso e pericoloso incrocio attuale. Anche in questo caso, come per Piazza San Rocco, si potrebbe realizzare una rotonda provvisoria per valutare i risultati sulla viabilità, ma non dubitiamo sul raggiungimento del miglioramento atteso.
- Per **Via Lissi-Via Alebbio** sono previsti interventi di moderazione del traffico a completamento di quanto già realizzato nei passati anni. Viene proposto un Pano particolareggiato per l'intera "isola ambientale" di Rebbio.
- Per **Via Canturina** vengono evidenziati gli elevati fenomeni di congestione viabilistica all'altezza del centro di Albate e l'elevata velocità nel tratto tra Via Muggiò e Via Belvedere. Per questo è proposta l'introduzione di apparecchi per il controllo della velocità. Si prevedono interventi per migliorare la rotonda all'intersezione con **Via Turati** e **Via Gobbi**, così come l'eliminazione dell'impianto semaforico all'intersezione con le **Vie Muggiò** ed **Acquanera** e la formazione di una rotatoria.
- Con gli interventi già descritti di riduzione dei passaggi di transito, si prevede un alleggerimento delle pressioni sulle rotatorie tra **Via Pasquale Paoli**, **Via Cecilio** e **Via Giussani**, nodo definito particolarmente critico.
- **Nodo di Camerlata:** per uno dei principali snodi della rete urbana si evidenziano i ripetuti accodamenti dovuti alla mole di traffico di adduzione, nonché una cattiva comprensibilità della svolta a destra da Via Paoli verso Via Canturina. A questo nodo si fa riferimento anche per le valutazioni sulla congestione della svolta a sinistra tra Via Napoleona e Via Turati, e per questi casi si ipotizza la revisione dei tempi semaforici del nodo, fino a proporre una valutazione sul ripristino della svolta diretta tra Via Napoleona e Via Canturina, che però provocherebbe un aumento dei tempi semaforici che gestiscono i flussi di Piazzale Camerlata, con risultati negativi

sugli altri passaggi. E' previsto anche per Via Paoli l'allestimento di impianti per il controllo della velocità.

*La riduzione dei tempi semaforici sul complessivo nodo di Camerlata è stato l'effetto positivo della formazione del "gironcino" su Via Badone: riteniamo necessario adottare molta cautela nel prevedere soluzioni alternative, pur condividendo la criticità degli accodamenti al semaforo per l'accesso a Via Turati che causa spesso congestione su Via Napoleona.*

*Per l'intersezione tra Via P. Paoli, Via Lissi -Via Repubblica Romana, si richiama la proposta già avanzata da ACUS di approntamento di una rotonda in sostituzione dell'incrocio semaforico, utilizzando il sedime dell'impianto di distribuzione di carburante dismesso;*

- **Area di Lazzago – Rotatoria “dell'alambicco”** : su questo snodo convergono diversi traffici, da quello in uscita dall'autostrada, compreso il traffico pesante, a quello della “circonvallazione” di Grandate dopo la chiusura del passaggio a livello FNM, l'accesso a Docks Consorzio ed a Lario Tir, ecc., producendo spesso congestioni ed anche pericolosità (*non dimentichiamo l'intersezione con il percorso pedonale da FNM Grandate all'Istituto Magistri Comacini*). E' stato fatto un approfondimento progettuale sul miglioramento dello snodo, richiesto espressamente dall'Amministrazione comunale, con un'attuazione suddivisa in tre fasi successive.

*I risultati appaiono convincenti, ed anche su questa “porta urbana” si evidenzia la necessità di investimenti significativi nelle infrastrutture – in questo caso viarie.*

- Viene infine evidenziata la necessità di rivedere il complesso **incrocio tra Via Castelnuovo, Via Briantea, Via Statale per Lecco e Via Pannilani**. Viene proposta la modifica delle fasi semaforiche e dello stesso disegno della intersezione allo scopo di migliorare il deflusso.

*Ad integrazione di tutti gli interventi previsti e commentati, si richiamano alcune proposte tra quelle già avanzate da ACUS che mirano a superare alcune criticità presenti nella viabilità cittadina in particolare nei seguenti nodi:*

- *Via Oltrecolle / Madruzzo: eliminazione dell'impianto semaforico e della svolta a sinistra a raso mediante l'approntamento di un sottopasso carrabile;*
- *Via Oltrecolle / Caserme: possibile accesso all'autosilo Valmulini mediante derivazione dalla rotonda del Viadotto dei Lavatoi, parallelamente alla sede ferroviaria, per raggiungere la struttura;*
- *Via Scalabrini / passaggio a livello ferroviario: utilizzo dell'area dismessa all'angolo Via I Maggio-Via Repubblica Romana tramite sovrappasso;*
- *Via Varesina / Via Risorgimento: apprestamento rotonda per mettere in sicurezza i flussi di traffico provenienti dalla Varesina e diretti a Prestino lungo Via Risorgimento;*
- *Infine, considerati i recenti gravi incidenti anche mortali causati, almeno in parte, dall'isola spartitraffico di Via Varesina, all'altezza di Via della Bastiglia – ingresso Ca d'Industria, si può approfondire l'opzione di eliminare la corsia preferenziale, con la realizzazione di una rotonda, anche sostitutiva della soluzione proposta per l'incrocio Via Varesina /Lissi / Salvadonica.*

## **B 5 – LA SOSTA** (pag.109 e segg.)

Sono indicati i criteri generali da applicare per la gestione complessiva della sosta nei diversi quartieri della città, applicando la stessa visione indicata per la gestione del traffico, ovvero **garantire un servizio adeguato per i residenti ed intercettare il maggior numero possibile di utenti esterni** ed indirizzarli verso sistemi di trasporto alternativi all'auto privata.

- Di massima, oltre alla conferma e potenziamento dei “Nodi di interscambio” e “di attestamento”, viene confermata ed aggiornata la strategia, già presente da anni, di gestire la tariffazione della sosta rendendola più onerosa avvicinandosi all'area centrale della città, allo scopo di garantire una elevata rotazione specialmente lungo le strade e nei parcheggi attorno alla Città murata, mantenendo viceversa in prevalenza la sosta libera e gratuita nelle aree più periferiche della convalle e nei quartieri esterni.
- Viene confermata la funzione di servizio per la domanda di breve e media durata anche per i parcheggi in struttura del centro (sono citati il Centro Lago, il Valduce e l'Auguadri) e per essi si

individua il punto debole nella scarsa segnalazione, indicando come correttivo l'ammodernamento del sistema di segnalamento esistente con pannelli a messaggio variabile che avvisino della disponibilità di posti auto e propongano delle alternative, ed in generale si propone l'adozione di **sistemi ITS**.

- Per le "categorie di utenti diretti in convalle che necessitano di sosta lunga" si indica come obiettivo l'incentivazione alla sosta in aree o in strutture più esterne.
- Per i parcheggi di interscambio si afferma che " (...) dovranno essere gratuiti o a tariffa fissa contenuta, capienti, sicuri ed attrezzati."
- Infine, si fa riferimento **all'aumento** delle aree di sosta attraverso le **dotazioni previste con la rigenerazione funzionale delle aree dismesse**, aumento che permetterebbe di **ridurre la sosta lungo strada** con un riutilizzo di questi spazi per fluidificare il traffico, per aumentare la circolazione in sicurezza specialmente di pedoni e ciclisti e per migliorare la vivibilità e la qualità ambientale di strade e piazze di valore storico, urbanistico ed ambientale: sono citati il Lungolago; Viale Geno; Piazza Perretta e via Albertolli per le quali si prevede l'eliminazione degli attuali parcheggi; l'area attorno allo stadio; Via Borgovico vecchia.

*NDR : In generale si concorda con le valutazioni e le indicazioni attuative: si sottolinea che è determinante la tempistica delle varie azioni da intraprendere e che occorre sempre considerare quale debba essere l'offerta complessiva che la città vuole/deve dare ai suoi utenti (residenti e frequentatori) e che per ciascun utente nell'uso delle varie opzioni di mobilità sono parimenti primarie le variabili dei tempi d'uso in rapporto all'organizzazione della propria giornata, dei costi, della sicurezza : si raccomanda di attuare le iniziative di incentivazione all'utilizzo dei parcheggi di interscambio partendo dalla calmierazione delle tariffe o dalla loro gratuità e dalla sicurezza d'uso, specie nelle ore serali, delle aree di parcheggio e del trasporto pubblico.*

*Si propone di avviare una **gestione coordinata di tutto il sistema tariffario** delle strutture di parcheggio, sia pubbliche che private, prevedendo quote di posti da proporre con abbonamenti dedicati alle specifiche categorie di utenti urbani, come peraltro indicato a pag. 111, indicazione apprezzabile ma **da estendere anche a categorie di utenti diverse dai soli residenti : pendolari, lavoratori, frontalieri**.*

*Questo indirizzo generale alla complessiva gestione tariffaria non deve quindi risolversi in un risultato controproducente per i cittadini, non deve cioè essere attuato solamente aumentando le tariffe della sosta lungo strada per renderle meno appetibili rispetto alle strutture: ribadiamo che va rivista ed equilibrata l'intera offerta.*

*Per le aree di sosta dove è necessario favorire la rotazione degli utenti, si invita a porre una limitazione oraria (ad esempio per un max di 2 ore) al tempo massimo, pagabile attraverso le nuove colonnine tecnologiche di Csu, che prevedono anche l'inserimento della targa dei veicoli, così da impedire il prolungamento della sosta e favorire la rotazione degli utenti.*

*In attesa del potenziamento dell'offerta in strutture vicine, aiuterebbe a ridurre la cronica carenza di posti auto la disposizione di stalli a raso lungo Viale Cattaneo e Battisti durante le giornate dove non si effettua il mercato. A questo scopo andrebbe ridisegnata l'intera area, comprendendo oltre a posti auto "blu" anche pista ciclabile, spazi pedonali e spazio a verde meglio allestito e curato. Questi spazi a parcheggio sarebbero funzionali per rafforzare l'attrattività del mercato annonario coperto, anche in relazione alla revisione (e riduzione) dei posti auto lungo le vie dove sono previste le ciclabili.*

### **B 5.3 – PUNTI DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI**

*Prevedendo una prossima maggiore diffusione di veicoli ibridi plug-in ed elettrici, si concorda sulle indicazioni generali per favorire la realizzazione di stazioni e punti di ricarica per veicoli elettrici.*

*Si suggerisce di prevedere la realizzazione delle opere propedeutiche per le postazioni di ricarica oltre che nelle strutture ed aree di parcheggio di nuova realizzazione, anche in tutte le strutture pubbliche e private in occasione di lavori edilizi importanti (ampliamenti e ristrutturazioni) mediante*

*specifiche disposizioni da inserire nel Regolamento edilizio o nelle Norme attuative del Piano urbanistico comunale.*

#### **B 5.4 – ZONE DI PARTICOLARE RILEVANZA URBANISTICA (ZPRU)**

*Dato che la perimetrazione di questi comparti urbani è direttamente collegata con la tariffazione della sosta – ovvero con l’incentivazione o disincentivazione alla sosta di veicoli privati – sembra contraddittoria l’inclusione, nella nuova perimetrazione proposta, di quartieri esterni come Sagnino o Rebbio e Albate, quando nello stesso capitolo si è affermato l’indirizzo alla gratuità delle aree di sosta in questi quartieri.*

*Si richiama ancora la necessità di offrire un adeguato numero di posti auto ai lavoratori frontalieri che optano per l’utilizzo dei mezzi pubblici, in particolare per il settore urbano di Ponte Chiasso, aspetto non citato nel Documento di Piano.*

#### **B 6 – TRAFFICO PESANTE E LOGISTICA URBANA (pag. 120 e segg.)**

*La gestione del traffico merci, essendo Como città di confine e sede di area doganale, dovrebbe essere di primario interesse, ma sembra che le diverse Amministrazioni succedutesi abbiano valutato questa tematica soprattutto quale fonte di impatti negativi piuttosto che come un’opportunità da gestire nel modo migliore insieme alle Istituzioni superiori. Su questo tema le indicazioni di massima contenute nel PGT non hanno avuto un’evoluzione attuativa ed anche le previsioni a medio – lungo termine di F.S. sembrano giocare di rimessa rispetto alle strategie Elvetiche (attuazione dell’itinerario ferroviario Alp -Transit e spostamento dalla gomma al ferro di quote significative delle merci in transito ).*

*In questo contesto sono apprezzabili le valutazioni sul **ruolo dell’area di sosta di Lazzago** e sulla opportunità del suo mantenimento e miglioramento.*

#### **B 6.2 – DISTRIBUZIONE DELLE MERCI IN CITTA’**

*Si concorda soprattutto **sull’invito alla concertazione** dei possibili interventi con i “portatori di interessi”, ovvero con le categorie interessate al tema.*

*Sulla indicazione circa l’opportunità di realizzare uno o più **“transit point”**, si ricorda che iniziative simili sono già state proposte / tentate in passato, con risultati negativi, in relazione alla complessità ed eterogeneità del comparto economico della distribuzione.*

*Si concorda sulle valutazioni circa il trend di crescita accentuato delle consegne a domicilio, generato dalla sempre maggiore diffusione dell’e-commerce, del quale anche la diffusione dei “loker” è una componente.*

*Su quanto questa modalità possa contribuire alla riduzione del traffico dovuto alla rete distributiva ci sia permesso di mantenere più di un dubbio.*

#### **B 7 – LA SICUREZZA STRADALE (pag. 123 e segg.)**

Gli estensori propongono di attivare un “Centro di monitoraggio e gestione della sicurezza stradale” all’interno dei servizi tecnici comunali, sulla traccia del CMR regionale, attivo dal 2011.

In prima istanza sono riportati i nodi e le tratte stradali più pericolose, in quanto individuate ad alta incidentalità, e per ognuna sono indicati gli interventi per aumentare la sicurezza.

- Per le strade maggiori viene consigliata l’installazione di apparecchi per il controllo dei limiti di velocità: in Via Napoleona, Via Bellinzona, Via Paoli, Via Varesina, Via Canturina e Viale Innocenzo.
- Vengono confermate le rotonde in P.le San Rocco, già in sperimentazione, ed a Villa Olmo all’incrocio tra Via Borgovico, Via Per Cernobbio e Via Bellinzona. Da entrambe si attende una riduzione dell’incidentalità.

*NDR : Ogni intervento finalizzato alla riduzione del numero e degli effetti degli incidenti è da valutare positivamente. E' sicuramente positiva la formazione di rotonde nei nodi urbani di maggiore frequentazione (in alternativa o in sostituzione di semafori), per le quali va dedicata una particolare attenzione alla progettazione di specifici accorgimenti per gli attraversamenti delle categorie deboli (pedoni e ciclisti) .*

*Per specifiche strade si potrebbe valutare anche l'introduzione di spartitraffico (new jersey) per ridurre la possibilità di incidenti frontali (i più pericolosi) ed eliminare la possibilità di attraversamenti, ancorché già vietati, da parte di pedoni o ciclisti. Pensiamo alla Napoleona, almeno per la tratta in rettilineo più a sud, con una necessaria ricalibratura della carreggiata.*

## **B 8 – STRUTTURA GENERALE DI UN SISTEMA ITS**

Viene esposto un lungo capitolo sulle opportunità derivanti dall'allestimento di un completo sistema ITS ( Intelligent Transport System) basato sull'utilizzo delle attuali tecnologie digitali per la gestione dei flussi di traffico, dal monitoraggio dei flussi agli accodamenti, alla gestione dei parcheggi e del relativo sistema di pannelli informativi variabili per indirizzare gli utenti, alla gestione dei tempi semaforici dei principali incroci in relazione alle variabili situazioni giornaliere.

*Si apprezzano le indicazioni e si caldeggia l'attuazione del sistema, (data la complessità eventualmente prevedendo varie fasi autonome e successive); già nelle Osservazioni presentate al precedente progetto di PGTU si era invitato ad allestire impianti semaforici "intelligenti" capaci di regolare i tempi in relazione alle condizioni del traffico.*

Concludiamo questa analisi dichiarando la più ampia apertura e disponibilità per ulteriori momenti di approfondimento delle indicazioni di Piano.

Como, 20 dicembre 2021

*ACUS – Associazione Civica Utenti  
della Strada Como*

*Il Presidente (Mario Lavatelli)*

*ANCE Como*

*Il Presidente (Francesco Molteni)*

*Confartigianato Imprese Como*

*Il Presidente (Roberto Galli)*

*Confcommercio Como*

*Il Presidente (Giovanni Ciceri)*

*Confesercenti Como*

*Il Presidente (Claudio Casartelli)*

*Confindustria Como*

*Il Presidente (Aram Manoukian)*

*CNA Lario Brianza – Area Como*

*Il Presidente (Claudio Canobbio)*

*Ordine dei Periti Industriali e dei Periti  
Industriali Laureati della Provincia di Como*

*Il Presidente (Orazio Spezzani)*

Pagina iniziale

Registro COMCOMO	Stato <b>Aperto</b>	Acquisisci	Visualizza	Firma	Blocca/Rilascia	Modello
<input checked="" type="radio"/> Arrivo <input type="radio"/> Partenza <input type="checkbox"/> Privato <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Tipo:  Dimen.: 882,192 Kb		Firmato: <input type="checkbox"/>		Cartaceo: <input type="checkbox"/>
<b>Segnatura</b> 16/11/2021 12:59:33: <b>0075680-16/11/2021-COMCOMO</b>						
<b>Oggetto *</b> PEC - proposta modifica PGTU - Via Oltrecolle ingresso Via Romualdo Caprani caratteri disponibili: 1925						
<b>Mittente *</b> RDEL   DELL'ACQUA ROBERTO						
<b>Protocollo mittente</b> in data <input type="text"/>		Data arrivo: 15/11/2021 Ora arrivo: 13:15:52				
<b>Nessuna nota visibile</b> <input type="radio"/> Personale <input type="radio"/> Ruolo <input type="radio"/> RF <input checked="" type="radio"/> Tutti						
<b>Tipologia documento</b> <input type="text"/>						
<b>Risposta al protocollo</b>						
<b>Fascicolazione Rapida</b> <input type="text"/>						
<b>Trasmissione Rapida</b> <input type="text"/>						
<input type="button" value="Salva"/> <input type="button" value="Protocollo"/> <input type="button" value="Risposta"/>						

Da : "roberto.dellacqua@archiworldpec.it" roberto.dellacqua@archiworldpec.it  
 A : comune.como@comune.pec.como.it  
 Cc :  
 Data : Sun, 14 Nov 2021 10:14:08 +0100  
 Oggetto : proposta modifica PGTU - Via Oltrecolle ingresso Via Romualdo Caprani

**Comune di Como - Settore Reti, Strade, Acque e Mobilit? - Ufficio Mobilit? e Trasporti**

Buongiorno,

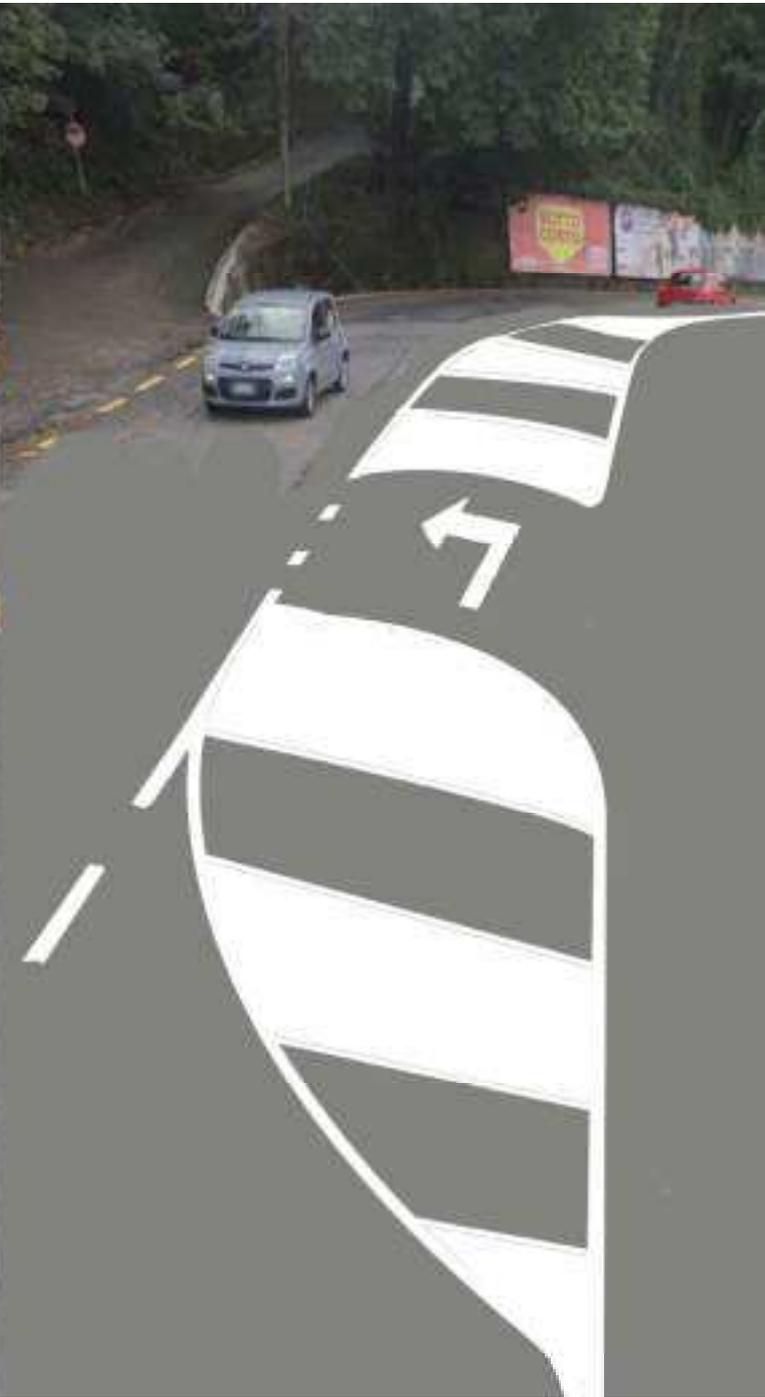
Mi chiamo Roberto Dell'Acqua, residente in Via RomualdoCaprani 23, Como  
 Inoltro con questa email

**OSSERVAZIONE FORMALE**

riguardo i Lavori in corso in Via Oltecolle:  
 I residenti in Via Romualdo Caprani chiedono  
 la creazione di una corsia di svolta (es. come rappresentata in figura) dovendo il comune (si spera a breve) rifare la segnaletica  
 orizzontale alla fine dei lavori. Al momento la via e' tagliata fuori dalla circolazione di via oltrecolle e non esostenibile per i residenti di  
 via Caprani dover scendere fino alla rotonda del viadotto dei lavatoi per poi risalire, specialmente nelle ore di punta, In oltre la doppia  
 corsia in salita e' molto pericolosa e in pochi sorpassano proprio per paura di causare incidenti  
 Allego foto esplicativa della modifica richiesta

grazie mille.

Roberto Dell'Acqua



Comune di Como - Settore Reti, Strade, Acque e Mobilità - Ufficio Mobilità e Trasporti

Buongiorno,

Mi chiamo Cardillo Giovanni residente in Via Romualdo Caprani 6 Como  
Inoltro con questa email

#### OSSERVAZIONE FORMALE

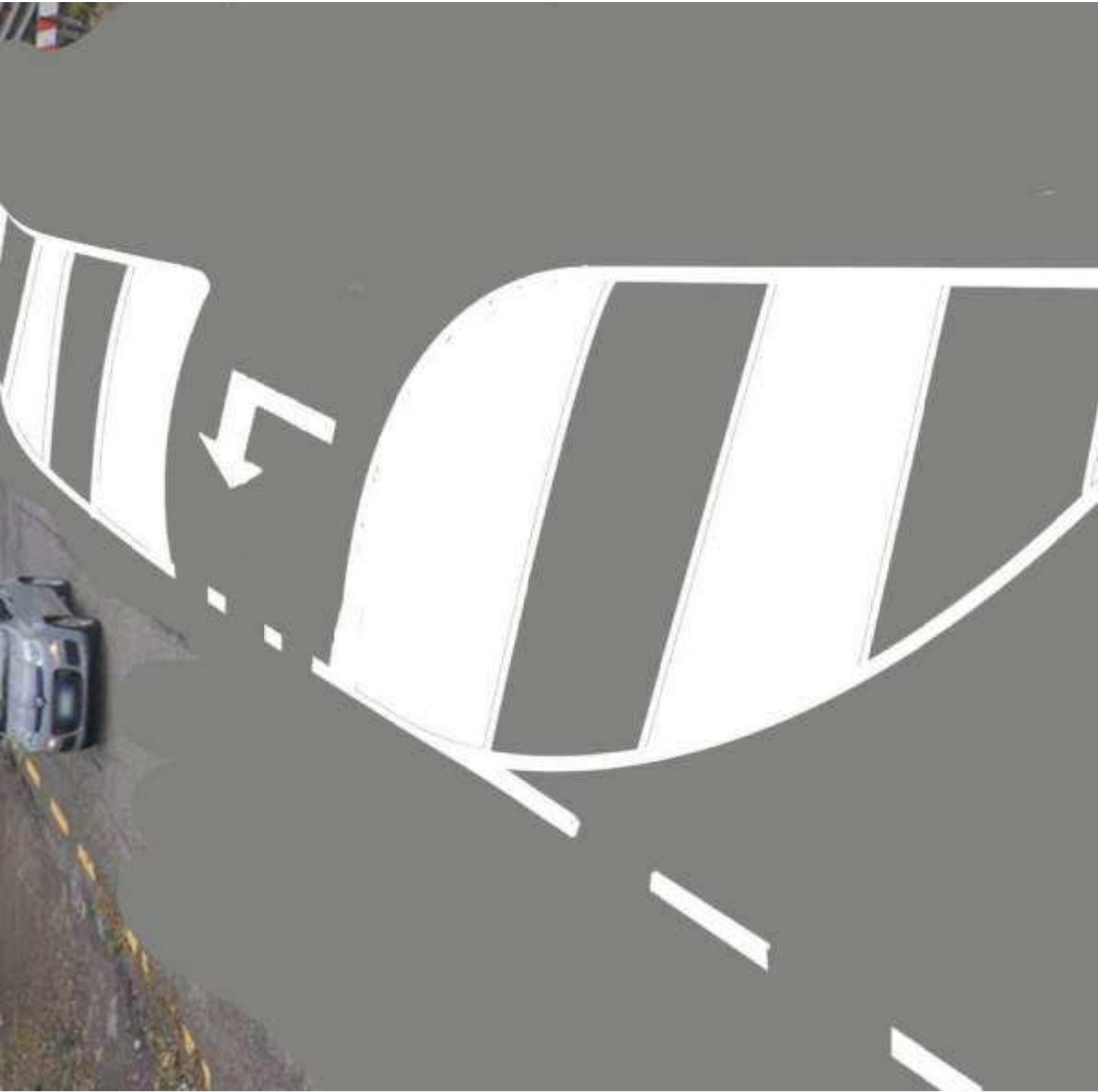
riguardo i Lavori in corso in Via Oltecolle:

I residenti in Via Romualdo Caprani chiedono

la creazione di una corsia di svolta (es. come rappresentata in figura) dovendo il comune (si spera a breve) rifare la segnaletica orizzontale alla fine dei lavori. Al momento la via e' tagliata fuori dalla circolazione di via oltrecolle e non esostenibile per i residenti di via Caprani dover scendere fino alla rotonda del viadotto dei lavatoi per poi risalire, specialmente nelle ore di punta, In oltre la doppia corsia in salita e' molto pericolosa e in pochi sorpassano proprio per paura di causare incidenti

Allego foto esplicativa della modifica richiesta

grazie mille. AGGIUNGO CHE PER NOI GIA E DIFFICILE PORTARE I NOSTRI FIGLI A SCUOLA IN QUANTO È UNA STRADA MOLTO DIFFICOLTOSA...ALMENO VORREMMO UNA SEGNALETICA ADEGUATA!GRAZIE.



Comune di Como - Settore Reti, Strade, Acque e Mobilità - Ufficio Mobilità e Trasporti

Buongiorno,

Mi chiamo Lorena Gerosa e sono residente in Via Romualdo Caprani 6 Como  
Inoltro con questa email

#### OSSERVAZIONE FORMALE

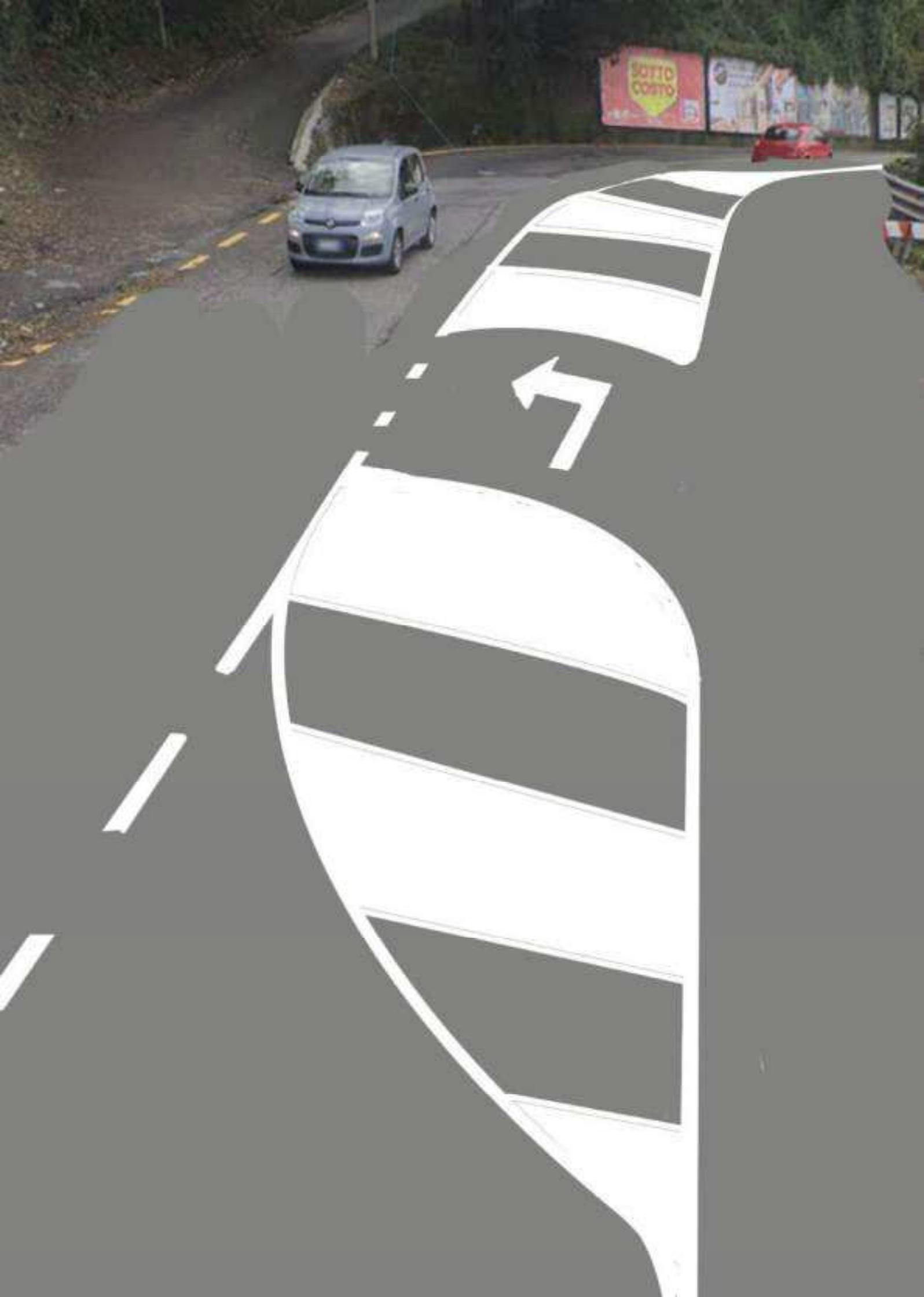
riguardo i Lavori in corso in Via Oltrecolle:

I residenti in Via Romualdo Caprani chiedono

la creazione di una corsia di svolta (es. come rappresentata in figura) dovendo il comune (si spera a breve) rifare la segnaletica orizzontale alla fine dei lavori. Al momento la via e' tagliata fuori dalla circolazione di via oltrecolle e non è sostenibile per i residenti di via Caprani dover scendere fino alla rotonda del viadotto dei lavatoi per poi risalire, specialmente nelle ore di punta, In oltre la doppia corsia in salita e' molto pericolosa e in pochi sorpassano proprio per paura di causare incidenti

Allego foto esplicativa della modifica richiesta

grazie mille.



Comune di Como - Settore Reti, Strade, Acque e Mobilità - Ufficio Mobilità e Trasporti

Buongiorno,

Mi chiamo Angela Baldini e sono residente in Via Romualdo Caprani 6 Como  
Inoltre con questa email

#### OSSERVAZIONE FORMALE

riguardo i Lavori in corso in Via Oltrecolle:

I residenti in Via Romualdo Caprani chiedono

la creazione di una corsia di svolta dovendo il comune (si spera a breve) rifare la segnaletica orizzontale alla fine dei lavori. Al momento la via e' tagliata fuori dalla circolazione di via oltrecolle e non è sostenibile per i residenti di via Caprani dover scendere fino alla rotonda del viadotto dei lavatoi per poi risalire, specialmente nelle ore di punta, In oltre la doppia corsia in salita e' molto pericolosa e in pochi sorpassano proprio per paura di causare incidenti

Allego foto esplicativa della modifica richiesta

grazie mille

Baldini Angela

Comune di Como - Settore Reti, Strade, Acque e Mobilità - Ufficio Mobilità e Trasporti

Buongiorno,

Mi chiamo Edoardo Zani e sono residente in Via Romualdo Caprani 6 Como  
Inoltro con questa email

#### OSSERVAZIONE FORMALE

riguardo i Lavori in corso in Via Oltrecolle:

I residenti in Via Romualdo Caprani chiedono

la creazione di una corsia di svolta (es. come rappresentata in figura) dovendo il comune (si spera a breve) rifare la segnaletica orizzontale alla fine dei lavori. Al momento la via è tagliata fuori dalla circolazione di via oltrecolle e non è sostenibile per i residenti di via Caprani dover scendere fino alla rotonda del viadotto dei lavatoi per poi risalire, specialmente nelle ore di punta, in oltre la doppia corsia in salita è molto pericolosa e in pochi sorpassano proprio per paura di causare incidenti

Allego foto esplicativa della modifica richiesta

grazie mille.

Zani Edoardo



## OSSERVAZIONI ALL'AGGIORNAMENTO DEL VIGENTE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) DELLA CITTÀ DI COMO.

L'Associazione ambientalista FIAB Como Biciamo la cui missione è la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico per una riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano, avendo a cuore lo sviluppo della ciclabilità e nell'interesse generale esaminata la proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) della città di Como.

Premesso che, la maggior parte degli spostamenti in città è di lunghezza inferiore ai 3 km, quindi percorribile a piedi, in bici o con mezzi alternativi. Il rapporto abitanti/auto circolanti è circa il doppio delle altre città europee, si ritiene che questo numero vada dimezzato rapidamente, entro 10 anni al massimo.

Se guardiamo fuori dai nostri confini, Spagna e Olanda hanno deciso di istituire il limite dei 30 a livello urbano, con miglioramenti enormi per ambiente, salute, uso dello spazio, rumore e cambiamento climatico. La nostra associazione ritiene che il nuovo PGTU debba avere come obiettivo la dissuasione, il disincentivo forte della mobilità privata non necessaria.

La nuova pianificazione si deve distinguere come promotrice di una nuova cultura della cittadinanza e della comunità. Ciò significa favorire progetti educativi nelle scuole, finalizzati a costruire i cittadini del futuro, che immaginiamo essere un posto migliore del presente. Insegnare a limitare i consumi energetici, a fare bene la raccolta differenziata, ad avere una cultura del riciclo e della lotta allo spreco, a capire cos'è il bene comune, sono esempi di una educazione "civica" che – al di là dei programmi scolastici ministeriali – il Comune deve promuovere per fare il bene dei suoi cittadini e per garantire loro un futuro migliore in città

Il passaggio dal motore a combustione a quello elettrico sembra una strada ormai tracciata, anche se ancora in gran parte da percorrere. Oggi il sistema dei trasporti vale circa il 24% delle emissioni globali di gas climalteranti, il passaggio ai veicoli elettrici non basterà a contenere il riscaldamento globale al di sotto della soglia dei 2°C.

Accompagnare il passaggio ai veicoli elettrici con misure per migliorare l'efficienza e diminuire i consumi e l'inquinamento di quelli tradizionali aiuterebbe, ma sarebbe ancora insufficiente quindi c'è bisogno di un ampio range di politiche che includano misure per ridurre il possesso e l'uso di veicoli.



Al fine di meglio contribuire alla risoluzione degli annosi problemi di accesso e di circolazione della nostra città,

Osserva quanto segue:

## 1 OSSERVAZIONI GENERALI

Si condivide l'obiettivo prioritario di ridurre l'impatto del traffico veicolare che investe la città ed in particolare la sua area centrale Convalle. Si condivide anche l'obiettivo quantitativo di ridurre nel medio-lungo periodo il traffico automobilistico dell'ora di punta del mattino da 15.000 a 10.000 veic/equivalenti a seguito di importanti interventi infrastrutturali e tecnologici (secondo tratto tangenziale, completamento svincoli A9, impianto sistema ITS).

Riteniamo invece che la strategia di breve periodo, incentrata essenzialmente sulla risoluzione di alcuni nodi della rete e su una significativa conversione modale attraverso i Nodi di Interscambio NI tra auto, mezzi collettivi e mobilità dolce sia illusoria, poco coraggiosa e destinata all'insuccesso. La strategia e gli interventi proposti nel breve periodo non sembrano sufficienti a modificare nella sostanza la situazione in atto e quindi non permetteranno di conseguire l'obiettivo quantitativo enunciato.

Riteniamo che il Piano debba attuare una svolta più decisa in favore della mobilità sostenibile, una riduzione dei posti auto nella Convalle a favore di quelli di dissuasione semi-centrali, la riduzione delle velocità nelle Isole Ambientali, o almeno in alcune di esse, l'ampliamento delle zone ZTL fino ad ipotizzare la messa in atto di provvedimenti più restrittivi, forse anche una zona C.

Il Piano proposto invece prevede l'ampliamento dei posti auto a corona del centro (parcheggio Enel, aggiunta parcheggi di interscambio alla stazione San. Giovanni e all'Albarella senza ridurre i circostanti sulla viabilità ordinaria, non riduce i parcheggi lungo strada attorno alla città murata, rinvia ai piani attuativi il controllo della velocità nelle Isole Ambientali, non implementa significativamente il TPL.

## OSSERVAZIONE SULLA RETE CICLABILE STATO DI FATTO (TAV. 04)

La tavola risulta carente nei seguenti elementi:

- Lato Est di via Napoleona recentemente asfaltato atto alla ciclabilità in attesa del percorso urbano della Via dei Pellegrini-EuroVelo 5;
- Collegamento tra la Passeggiata Gelpi, parco Villa Olmo ed il marciapiede ciclo-pedonale della SS.340 Regina;
- Tutte le tratte esistenti di corsie preferenziali dei Bus ciclabili sia in base ad una vecchia



delibera comunale, sia in attuazione del nuovo codice della strada;

- Percorso campestre in Spina Verde dal confine di San Fermo a piazza Camerlata da un lato o via Rimoldi dall'altro;

L'integrazione dell'esistente in aggiunta alla tavola di progetto della via dei Pellegrini EuroVelo 5 configurerebbe una rete coesa ed incentivante l'uso della bicicletta sia essa muscolare o assistita, privata o in sharing.

L'attuale tavola della ciclabilità inoltre propone nessuna rete nelle aree più periferiche ma altamente abitate e di pari importanza rispetto la Convalle. Non vi sono previsioni ciclabili nei quartieri come Rebbio, Albate ad esempio.

Nel complesso la tavola 04 disegna dei tratti ciclabili non collegati tra loro e quindi non percorribili. Una rete ciclabile funziona quando copre l'intero territorio ed il fruitore riesce a percorrere l'intero tracciato in sicurezza. Tratti scollegati rimangono sottoutilizzati dando una impressione di spreco di risorse pubbliche. Riteniamo che la rete ciclabile debba essere affrontata con maggiore interesse e con maggiore coscienza delle reali potenzialità nella riduzione del traffico urbano e nel miglioramento della vivibilità dei luoghi interessati da essa.

#### OSSERVAZIONE SUL PROGETTO DI CICLABILITÀ (fig. pag. 72-73 e seguenti)

Alla luce delle più aggiornate politiche della mobilità in funzione del contenimento delle emissioni di CO<sub>2</sub> è riduttivo considerare la ciclabilità come un sistema atto a coprire distanze di 1,5 Km e 10' (come affermato a pag. 56). La realizzazione dell'intera tratta della Via dei Pellegrini - EuroVelo 5 con il superamento agevole del dislivello tra la Convalle e la Camerlata consentirà spostamenti ciclabili di medio raggio anche nella realtà comasca dell'ordine di 10 km. Questa distanza come è noto può coprire nelle città medio grandi una gran parte degli spostamenti occasionali e sistematici oggi effettuati in auto.

Attribuendo alla rete ciclabile questa funzione, per altro determinante per contribuire alla riduzione del traffico verso la Convalle di 3/4.000 veic/equivalenti nell'ora di punta, diventa necessario che il Piano disegni una rete connessa e collegata con i principali attrattori di traffico quali scuole, Nodi di Interscambio, supermercati, funzioni pubbliche, biblioteche, centri per lo sport, ecc. (vedi tav. 0.1 Poli Attrattori).

Concepita la ciclabilità quale modo parzialmente alternativo alla automobile auspichiamo che il progetto di Piano:

- Come primo punto si chiede che i percorsi ciclabili siano visti sempre separati da quelli pedonali e che i percorsi ciclabili siano preferibilmente inseriti all'interno delle corsie di marcia e

non sui marciapiedi.

- Ricomprensione il collegamento ciclabile dall'asse portante della via dei Pellegrini-EuroVelo 5 verso il liceo Scientifico, la Magistri Cumancini, le stazioni FNM di ComoLago, Como Borghi, Ex ospedale Sant'Anna, collegamento con parco Negretti;
- Non rinviare ai Piani Particolareggiati la definizione delle strade urbane ciclabili (pag 5).
- Intero percorso di viale Geno lato Est come tratta ciclabile e pedonale attualmente fortemente fruito;
- Indichi fin dal breve periodo la realizzazione delle Isole Ambientali in cui porre almeno il limite di zone 30 in quanto provvedimento capace di produrre quel Modal Split enunciato come fattore di riduzione della pressione del traffico in Convalle (pag. 58 fig. 27): in particolare almeno nelle isole C1, C2, C3 e N1, N5 fin da subito;
  - (pag. 63 *invertito lato Est con Ovest?*)
  - *Preveda l'attraversamento protetto e sicuro di piazza Camerlata;*
- Imponga finalmente la ciclo-pedonalizzazione in ZTL di Viale Geno e di Borgovico vecchio con cancellazione dei parcheggi ed accesso limitato ai residenti ed ai soli fruitori degli esercizi pubblici risolvendo le criticità che pure il Piano in fase di analisi così chiaramente delinea;
- Proponga la fruizione anche per la mobilità dolce, bici e pedoni, degli spazi sottratti alla sosta lungo strada e non li destinati esclusivamente a spazi per tavolini e dehors degli esercizi pubblici;
- Proponga all'Amministrazione la realizzazione dell'Albero dei rischi anche per le biciclette (All.2 pag. 194);
- Proporre ciclopedonale dal parcheggio di San Martino verso Università;
- Proporre l'inserimento del percorso storico di grande valore turistico lungo le vie Regina Teodolinda, via Rimoldi, via Colonna che consente di toccare gli edifici storici di pregio internazionale (San Cosma e Damiano, Sant'Abbondio, ex san Lazzaro, San Carpofofo monumento di P.zza Camerlata di Cattaneo e Radice:
- In vista di una eventuale chiusura del percorso ciclabile in area villa Olmo chiediamo comunque che venga inserita nella realizzazione del nodo rotatoria di Villa Olmo un percorso ciclabile in sede propria e protetto come descritto nel regolamento cap. 13.7.



## OSSERVAZIONI SUL REGOLAMENTO DI VIABILITÀ

Anche il regolamento presenta alcune significative criticità.

Nelle strade di quartiere viene indicata la massima velocità come da norma generale di 50 Km/h (art.7 Regolamento di viabilità) riteniamo indispensabile che venga ridotta la velocità a 30 km /h in prossimità ed in avvicinamento delle scuole.

Per le strade locali ed interzonali (art.8 e art.9) il limite di 30 Km/h deve essere imposto per ragioni di sicurezza;

Le rastrelliere per le biciclette proposte nel Regolamento (fig.34) non permette una agevole pulizia, un universale appoggio del mezzo, un aggancio sicuro, senza comportare al utente manovre faticose. Sugeriamo pertanto che venga inserito il modello Verona (Simile a quello già sperimentato in stazione San Giovanni).

Como 30 Novembre '21

Gruppo tecnico

Fiab Como Biciamo



0085282-A-21/12/2021

CL:VII.12

Comune di Como  
Via Vittorio Emanuele II, 97  
22100 Como

C.a. - Settore Reti, Strade, Acque e Mobilità - Ufficio Mobilità e Trasporti

Como 21 Dicembre 2021

**OGGETTO:**

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE ALL'AGGIORNAMENTO del PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO (PGTU). Procedura VAS.**

Con la presente la scrivente associazione operante sul territorio di Como invia contributi e proposte relative al procedimento di Valutazione Ambientale (VAS) di aggiornamento del **Piano Generale del Traffico Urbano** seguito alla delibera della Giunta Comunale n. 469 del 15/11/2018.

Allo scopo vengono aggiornate ed integrate osservazioni già presentate insieme ad altre associazioni comasche nel 2016 in occasione di analoga procedura di aggiornamento del PGTU.

Cordiali saluti

**Circolo Legambiente "Angelo Vassallo" APS**  
Presidente: *Crescenzo Tiso*

legambiente.como@gmail.com

## **Osservazioni e proposte all'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano di Como**

Aggiornamento ed integrazione delle osservazioni già presentate nel novembre 2016, insieme ad altre associazioni, in occasione della precedente procedura di aggiornamento del PGTU avviata dal comune di Como.

Condividiamo in linea generale gli obiettivi del Piano: *regolazione della circolazione e della sosta in convalle, aumento della sicurezza, utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata, riutilizzo delle aree dismesse, regolazione della circolazione e della sosta nei quartieri di corona alla convalle, offerta adeguata di parcheggio con sistemi intelligenti di gestione della mobilità e promozione dell'utilizzo di veicoli a basse emissioni o nulle*, con la finalità di muoversi liberamente ma riducendo l'inquinamento e più in generale l'impatto devastante che il traffico motorizzato causa alla città.

Appreziamo anche vari degli strumenti proposti, dalla realizzazione di una vera rete continua e diffusa di percorsi ciclopedonali alla creazione di zone a traffico moderato, dall'alleggerimento del traffico motorizzato sul lungolago alle facilitazioni per la sosta degli autoveicoli di non residenti verso spazi esterni alla città, dalla riqualificazione di via Milano

attraverso una limitazione del traffico privato alla riorganizzazione in senso intermodale del servizio pubblico.

Ricordiamo soprattutto l'ordine di priorità definito dalle direttive ministeriali:

- mobilità pedonale e ciclabile
- trasporto pubblico su ferro, gomma, lacustre e funicolare
- circolazione veicolare
- sosta

In risposta ai quali si dichiara di voler:

- incrementare in sicurezza l'accessibilità pedonale alle scuole
- promuovere l'intermodalità e l'integrazione tra i servizi di trasporto pubblico
- abbattere le barriere architettoniche per garantire l'accessibilità
- migliorare il bike sharing e le attrezzature per le biciclette
- garantire priorità al mezzo pubblico, con servizio più efficiente e puntuale anche nelle zone periferiche
- migliorare l'informazione su mezzi pubblici, parcheggi, ecc..
- potenziare il servizio pubblico lacustre e funicolare
- realizzazione di parcheggi scambiatori e in struttura per liberare dalla sosta le vie del centro storico (peraltro oggi occupate abusivamente)
- la riorganizzazione della sosta e la moderazione del traffico

Si rileva però che non sono sufficientemente valutati obiettivi come:

- lo sviluppo, potenziamento ed allungamento di percorsi ciclopedonali protetti, dati per scontati nella Relazione tecnica ma ad oggi inesistenti
- allargamento, regolamentazione e controllo della ZTL e aumento delle isole pedonali nel centro storico
- l'espansione oltre le mura della qualità urbana con ZTL in ogni quartiere di cintura e lo sviluppo di aree pubbliche di aggregazione
- l'alleggerimento del traffico motorizzato sul lungolago e facilitazioni per la sosta degli autoveicoli di non residenti verso spazi esterni alla convalle
- Non risultano approfondite le destinazioni per cui gli utenti della strada si muovono all'interno della rete comunale, con quali modalità e i relativi flussi. Diverso è un'attraversamento della città con direzione ad altra località esterna dall'arrivo in città con finalità di acquisti, accompagnamento studenti, visite mediche, lavoro, ludico, sportivo o altre finalità. Altra cosa ancora è la mobilità intra comunale o intraquartiere. Il tutto da declinarsi temporalmente all'interno della giornata, della settimana o in periodi particolari (es. eventi, festività)

Obiettivi che sarebbero vitali nella prospettiva di una visione di una città bella ma fragile, incastonata in una convalle, intasata dal traffico e molto inquinata. Vogliamo una città davvero rivolta al futuro e non addormentata negli anni '90.

**In questa ottica vogliamo dare il nostro contributo sia sottolineando aspetti già presenti nella relazione tecnica di piano sia aggiungendo nuove considerazioni.**

## Il centro storico e la convalle

Nella visione di un futuro del centro città che ricongiunga finalmente la città murata (con gli adiacenti viali Varese e Lecco) al lungolago, alle passeggiate a lago e a via Milano chiediamo la costituzione di **un'unica ZTL che comprenda l'attuale allargata a via Milano bassa** e in prospettiva ai viali Varese, Lecco e viale Cattaneo, contornata da parcheggi di corona sulle vie di percorrenza principale che identifichiamo con il "girone allargato" già esistente (vie Dante/Dottesio/Briantea-vie Piave/Ambrosoli/Giulio Cesare, viali Roosevelt/Innocenzo) come visibile in giallo da Google Maps (vedi piantina 1 in allegato). Da queste scenderebbero vie senza uscita che porterebbero ai parcheggi di corona più vicini al centro, con ingresso limitato ai posti disponibili. Il tutto accompagnato da zone pedonali nelle vie più dedicate al passeggio (via Vittorio Emanuele fino all'incrocio con via Indipendenza, via Indipendenza tra gli incroci con via Vittorio Emanuele e via Bonanomi, via Luini da piazza Cavour fino a piazza San Fedele, via Cesare Cantù da piazza San Fedele a Porta Torre. Riteniamo inoltre utile creare **zone pedonali** nelle vie Vittorio Emanuele (tra piazza Cavour e Rovelli), Luini (tra piazza Boldoni e via Rovelli), Indipendenza e Cinque Giornate (tra via Vittorio Emanuele e via Luini).

Per quanto riguarda specificatamente il lungolago, la riduzione delle corsie di transito per i veicoli e l'abbassamento della velocità consentita possono essere un transitorio verso un totale divieto di percorrenza veicolare, con un lungolago finalmente soltanto pedonale almeno in giorni e orari definiti, per esempio fuori dai momenti di punta e nei giorni festivi.

Per quanto riguarda il possibile rimaneggiamento del "vecchio girone", che è stato creato a suo tempo per avvantaggiare il TPL attraverso l'istituzione di corsie preferenziali, la sua eventuale rimodulazione (non prevista nel documento) dovrebbe avvenire mantenendo questo obiettivo strategico.

## Quartieri di cintura e collegamenti con la convalle

Chiediamo anche una analisi approfondita sui quartieri di cintura, non necessariamente limitati a quelle zone individuate nel piano come Isole Ambientali, che in passato erano comuni autonomi oggi inglobati nel tessuto urbano e che mantengono ancora una certa impostazione "di paese"; uno studio finalizzato al recupero della policentricità della città di Como. Tale analisi, oltre che a decongestionare il flusso motorizzato indirizzato verso il centro, deve rendere complessivamente più vivibili questi territori e quindi dovrebbe valutare la possibilità di istituire anche nei quartieri **ZTL** contornate da **zone a traffico moderato** (30 Km/h) in modo da diventare aree di aggregazione pubblica.

Nel Piano si ipotizza di intervenire sull'ultimo tratto delle ferrovie nord fino a Como Lago. Ci sembrerebbe comunque opportuno recuperare alcune indicazioni strategiche afferenti al sistema della c.d. "metrotranvia" utilizzando la tratta urbana delle ferrovie nord con frequenza da metropolitana in collegamento con lo snodo della nuova stazione di Como Camerlata, totalmente espunto dagli obiettivi generali ma identificato soltanto qualche anno addietro, nel 2013, come *asset* della politica di incentivazione del trasporto pubblico collettivo, nello studio svolto dalla stessa Polinomia srl e racchiuso nel quaderno n. 9, "Progetti e politiche per la mobilità urbana sostenibile, il caso dell'area urbana di Como", di Fondazione Cariplo.

Poiché tra gli obiettivi più cogenti del PGTU vi sono l'incentivazione dell'uso dei mezzi pubblici grazie a un sistema di trasporto efficiente e competitivo, l'aumento delle opportunità di scelta degli spostamenti per gli utenti all'insegna di una mobilità sostenibile, rendendo più facile e conveniente muoversi a piedi o in bicicletta, il miglioramento della sicurezza stradale e della qualità dell'aria e quindi della vita delle persone, tra gli impegni da intraprendere con il nuovo PGTU dovrebbero stabilirsi delle "quote numeriche di miglioramento" attese. Ad esempio: l'aumento percentuale di chi userà in futuro la bicicletta, la quota di diffusione ulteriore del *bike-sharing*; la quota in aumento delle corsie preferenziali per il TPL e la quota in aumento degli utenti dello stesso TPL, la quota di espansione del servizio di *car-sharing* ma anche del *car-pooling*.

Una riflessione va fatta anche sulle arterie di scorrimento veicolare tangenziali alla città, le quali sgravano e potrebbero sgravare ulteriormente il traffico di passaggio, poiché sussiste all'attualità l'evidente paradosso di un tratto di autostrada "urbano" completamente gratuito a fronte invece di un ulteriore tratto, la tangenziale attualmente messa in esercizio, a pagamento e quindi enormemente sottoutilizzata. Chiediamo un impegno fattivo del Comune per la gratuità delle tangenziali altrimenti inutili a sgravare dal traffico la città.

Nell'ambito più generale di pianificazione del territorio e dello stesso PGTU non dovrebbe essere archiviata l'ipotesi della tratta cosiddetta borgovico-bis. Con la stessa si otterrebbero diversi benefici:

- alleggerire il traffico veloce da una strada di pregio e particolarmente vulnerabile come via borgovico nuova
- diminuire il traffico in tutte le altre vie immediatamente a sud della stessa
- rigenerare e valorizzare la via borgovico nuova e le vie immediatamente a sud della stessa
- diminuire gli inquinanti e il rumore che verranno captati in galleria
- aumentare la velocità di percorrenza in direzione nord-sud

## **Informazione**

Riteniamo che i cittadini, se correttamente informati, sapranno fare quel salto culturale necessario a cambiare le abitudini individuali, salto senza il quale qualsiasi PGTU innovativo è destinato al fallimento. Questo punto è trattato nelle strategie di piano in alcuni punti; riteniamo utile dare allo stesso maggiore importanza: l'informazione deve essere puntuale, semplice e definita anch'essa per categorie di *city users*. Deve essere accompagnata dai dati di inquinamento e sui danni sanitari da esso derivanti.

In una città turistica, l'informazione deve essere anche passata attraverso i canali più fruibili da turisti e gitanti del fine settimana e ben evidenziata con monitor elettronici sulle direttrici di ingresso alla città.

## **Politica della sosta**

L'obiettivo del PGTU dovrebbe essere la disincentivazione dell'arrivo dei non residenti e dell'attraversamento della convalle col mezzo privato e la diminuzione dell'indice di motorizzazione dei residenti del comune.

Ci risulta che attualmente anche parcheggi molto vicini al centro storico (Centro Lago, Valduce) abbiano quasi sempre posti liberi (eccetto il sabato e in occasioni speciali),

perché i potenziali utenti si aspettano di poter trovare una alternativa gratuita o a basso prezzo; questo comporta giri inutili con conseguente congestione e inquinamento; proponiamo un piano di educazione all'ambiente stimolato dall'amministrazione per il quale ci rendiamo disponibili come volontari, soprattutto nelle scuole superiori dove si formano i futuri cittadini/autisti. Non siamo quindi d'accordo con la gratuità della sosta su strada proposta nel documento di "Analisi degli obiettivi" se estesa anche alle aree maggiormente congestionate intorno al centro storico e di particolare pregio (es piazzetta moiana). Inoltre nella zone di maggiore attrazione serale andrebbero prolungati gli orari di pagamento fino alle 22-mezzanotte.

Chiediamo provvedimenti urbanistici che limitino la creazione di parcheggi privati per dipendenti o clienti, fetta rilevante di quanti si recano in città in automobile; in molti paesi del Nord Europa, i regolamenti prevedono che chi vuole realizzare, ad esempio, un centro commerciale non deve mostrare di poter realizzare un numero adeguato di parcheggi, ma anzi deve prevederne un numero sufficientemente basso da non diventare un polo attrattivo di nuovo traffico e mostrare che invece i clienti saranno in grado di raggiungerlo con il trasporto pubblico, eventualmente contribuendo a migliorarlo. Piuttosto l'amministrazione si faccia promotrice di tavoli di confronto tra commercianti e proprietari dei parcheggi di corona fornendo assistenza al dialogo con il quale si potranno trovare soluzioni condivise.

Riteniamo fondamentale l'utilizzo a fini decongestionanti dei parcheggi di cintura con opportuni sistemi di navetta di collegamento anche con zone attrattive (es viale geno) anche gratuiti verso il centro, preferendo mezzi elettrici (treno, filobus, bus elettrici) o ibridi; il ruolo fondamentale dei parcheggi di cintura deve essere valorizzato eventualmente con strutture di supporto e *confort*, anche commerciali. Tra i parcheggi di cintura dovrebbero essere considerati anche quelli non ubicati nel territorio comunale (ad esempio quello di Grandate stazione ex FNM), che con opportuni accordi potrebbero essere resi funzionali ed essere utilizzati anche dai possibili utenti della città capoluogo. Per le zone limitrofe ai parcheggi in convalle in stato avanzato di pianificazione dovrebbe essere prevista una eliminazione degli stalli di sosta su strada pari al numero di nuovi stalli previsti. Tali spazi vanno restituiti alla pedonalità ed alla mobilità ciclabile.

Andrebbero rivisti in termini di aumento di capacità i parcheggi di cintura (es. Grandate FS e Tavernola) e previsti di nuovi (es. presso la stazione di Albate-Camerlata che a nostro giudizio non andrebbe soppressa).

Ribadiamo la necessità per una città come Como, data la sua posizione geografica, di politiche di tariffe crescenti per disincentivare l'accesso alla convalle e soprattutto intorno al centro storico: sui parcheggi ma anche sugli ingressi all'interno del "girone allargato" (tipo area C Milano), con varchi a pagamento automatico, le cui risorse così reperite potrebbero essere destinate ad opere connesse alla mobilità sostenibile: pedonalità, ciclabilità e traffico a velocità moderata. L'accesso comunque dovrebbe essere gratuito per i veicoli elettrici, per veicoli che trasportano disabili (muniti di contrassegno), per i veicoli ibridi, *bifuel*, e alimentati a metano. Sono anche da studiare forme di non incentivazione alla "fruizione economica" della città, la quale penalizza i ceti meno abbienti, sul modello *"chi è più ricco può più inquinare"*.

Sarebbe inoltre un forte "decongestionante naturale" oltre che un sistema di valorizzazione delle periferie lo spostamento di alcuni uffici pubblici fuori dalla convalle, in quanto attrattori di traffico sia per i numerosi dipendenti che per gli utenti. Naturalmente questo

processo deve essere messo in campo con la dovuta ponderazione, tenendo conto della attrattività già presente in alcuni quartieri in ragione dell'ubicazione negli stessi di diversi "poli attrattori" e per contro della necessità di non incentivare ulteriormente la riduzione dei residenti nel centro storico.

Proponiamo che in alcune zone della città la sosta veicolare sia sottoposta a particolare regolamentazione con riserva di spazi a pagamento (in fronte strada o su suolo pubblico) per i residenti ed equiparati progressivamente comunque da decrementare, accompagnata però da forme di incentivazione degli spazi di sosta e box da realizzare da parte dei privati (L. 122/89). Per una più puntuale individuazione delle metodologie operative considerate nella dimensione di dettaglio, auspichiamo l'adozione di uno specifico "*Piano Particolareggiato della Sosta*".

Proponiamo infine che sia obbligo da inserire nel piano della sosta che per ogni iniziativa che attragga pubblico, proposta dal Comune o dai privati (mostra, *festival*, concerto, ecc.) contenga nel bando organizzativo una parte relativa alla mobilità per limitare l'afflusso di traffico privato (ad esempio: "La città dei balocchi", capodanno,...); va chiarito che le spese derivanti (navette, informazione aggiuntiva stradale, ecc..) devono essere a spese dell'organizzatore. Dovrebbero poi essere incentivate convenzioni tra le attività commerciali private come ristoranti, cinema, locali ad alta frequentazione con gli eventuali autosili presenti nelle vicinanze degli stessi.

### **Trasporto pubblico**

Il trasporto pubblico si può rendere più efficace rendendolo più veloce puntando da subito su una rete di corsie preferenziali, crediamo non basti la millantata 'fluidificazione del traffico': il diminuito tempo di spostamento su linee ad alta frequenza circolanti su sede propria, unito a tariffe di favore, deve diventare concorrenziale rispetto ai tempi ed ai costi correlati al mezzo privato.

Viene sottolineata nel documento l'esigenza di rivedere percorsi e capolinea ed inoltre di potenziare le corse anche in periodo serale. Va previsto, come ormai avviene da tempo in molte città europee un servizio di taxi a chiamata nelle ore notturne in sostituzione del passaggio degli autobus.

Non è da sottovalutare la soluzione che inizia ad essere esplorata in alcune città con orografia simile alla nostra: la creazione di funicolari individuando varchi compatibili con la preservazione dell'ambiente. Gli impianti a fune portano un gran numero di persone e hanno costi di installazione e manutenzione relativamente bassi: pensare ad un impianto a fune che serva la zona di Lipomo/Lora (ove sarebbe possibile determinare una zona per un grosso parcheggio di cintura) verso il centro? La potenzialità oltre che di trasporto pubblico è di attrazione turistica (basta vedere le code che ogni fine settimana riempiono la piazza antistante la funicolare esistente).

Riprendiamo la necessità di una "circolare" elettrica di collegamento tra i vari parcheggi di corona, il centro e le stazioni.

Esprimiamo l'essenzialità del biglietto integrato (treno + bus + battelli) già scritto nel documento di progetto, meglio se a fasce chilometriche concentriche su Como e comprensivo di accordi con la Svizzera; e di bus a chiamata per le ore serali oltre a battelli almeno uno all'ora fino a mezzanotte, almeno d'estate e nel fine settimana.

E' necessaria una buona "cura del ferro" in considerazione del fatto che la città di Como può disporre all'attualità di almeno ben sei stazioni ferroviarie urbane; si dovrebbe inserire nel PGTU la necessità di ricambio dei mezzi su gomma esistenti verso ferro o alimentazione a basso impatto (idrogeno, ibrido, elettrico).

Dovrebbe inoltre essere preso in considerazione l'aumento del numero delle fermate intracittadine lungo i percorsi ferroviari aggiungendo quella di intersacambio di Valmulini e del Cimitero monumentale/ticosa. La stessa stazione di Albate Camerlata andrebbe rivitalizzata costituendo un nuovo parcheggio di cintura.

Anche per la navigazione pubblica, oltre a prevedere un incremento delle corse e nuovi collegamenti, come ipotizzato nel piano, va incentivato il passaggio all'alimentazione elettrica come già in atto in altri laghi navigabili.

Anche la navigazione privata e turistica va indirizzata verso l'uso di motori elettrici prevedendo un congruo numero di colonnine di ricarica. La navigazione privata va regolamentata sia per ragioni di sicurezza sia per evitare momenti di eccessiva presenza di mezzi inquinanti nel primo bacino. Allo scopo vanno evitate e, comunque valutati con attenzione rischi e benefici, gare e competizioni con imbarcazioni che utilizzano combustibili fossili.

## **Pedonalità**

La pedonalità dovrebbe costituire un sistema, cioè un disegno di ampio respiro che vada oltre la singola "area pedonale", e che oltrepassi anche il centro storico e gli elementi urbani di margine dello stesso.

Di "isole pedonali" e di "percorsi protetti", di interventi di moderazione del traffico hanno bisogno non solo la convalle ma anche i quartieri: cioè di spazi inclusivi, accoglienti e confortevoli, adatti anche alla fruizione di persone con ridotte capacità motorie o visive.

Como è ricca anche di una rete molto fitta di collegamenti pedonali, sentieri, gradinate che attraversano i molti dislivelli altimetrici e che necessitano di una massiccia manutenzione ordinaria e straordinaria per essere attrattivi di mobilità pedonale alternativa ai mezzi a motore.

In questa prospettiva l'unità di valutazione dell'efficacia dell'azione messa in campo non dovrebbe essere quella dimensionale (metri quadrati) ma il numero atteso di potenziali cittadini fruitori.

Si tratta altresì di restituire degli ambiti a verde permeabile e alla ciclabilità, all'istituzione di nuove "centralità urbane" che restituiscano magari attrattività alle periferie (la futura stazione passante di Camerlata ad esempio). Di identificare progettualmente i percorsi pedonali certificati come "Pedibus", cioè gli "scuolabus a piedi" dei bambini organizzati in gruppi che si recano accompagnati da casa a scuola.

Si ricorda nell'ambito della fruizione e della sicurezza delle zone pedonali l'importanza di uno stato ottimale del fondo pedonabile e della sua manutenzione, la messa in sicurezza, l'ampliamento e l'insediamento di dissuasori( in particolare negli attraversamenti pedonali), l'aumento delle superfici e la piena fruibilità senza ostacoli (es motori delle sbarre) nei pressi dei passaggi a livello.

## **Emergenza smog**

A parte alcuni accorgimenti minimi che dovrebbero diventare di *routine* come incentivare l'uso di asfalto "mangia-smog" (fotocatalitico) per ridurre l'inquinamento soprattutto causato dal traffico automobilistico e il lavaggio frequente delle sedi viarie, andrebbe inserito alla scadenza della concessione relativa agli operatori del mercato mercerie e coperto una condizione relativa al possesso di veicoli con motorizzazione a basse emissioni inquinanti.

L'amministrazione deve dotarsi di un piano per il traffico specifico per la città da attuarsi nei periodi di inquinamento alto, ad integrazione della normativa regionale. L'esigenza di tale piano, rientrando nella regolamentazione del traffico, deve a nostro parere essere inserita nel PGTU lasciandone i dettagli a una specifica delibera consigliare

## **Emergenza rumore**

Vanno programmati interventi di riduzione del rumore derivante da traffico veicolare insistendo sugli asfalti fonoassorbenti, sull'aumento effettivo delle zone 30, sulla sostituzione del porfido fatta eccezione delle zone 30 e ZTL, sul posizionamento di barriere fonoassorbenti nei tratti dove sia possibile (es Napoleona).

Vanno ripresi anche i controlli da parte della polizia locale sulla rumorosità dei veicoli, risultata in aumento negli ultimi anni soprattutto in alcuni modelli di motocicli peraltro sempre più numerosi in città soprattutto nella stagione estiva. Devono essere vietate manifestazioni rumorose oltre che inquinanti l'aria, pur se limitate nel tempo, come le prove di rally in via Per San Fermo e via XXVII Maggio oppure le diseducative esibizioni dei "babbi natale" in moto o in acquascooter.

## **Trasporto merci**

Proponiamo la regolamentazione e la tariffazione per l'entrata dei mezzi per il trasporto delle merci in convalle, ed in particolare in ZTL. Non può essere gratis l'ingresso di mezzi inquinanti in zone di pregio e di limitazione o moderazione del traffico, può essere gratuita solo se effettuata con mezzi elettrici.

Proponiamo una forte limitazione all'ingresso in ZTL dei corrieri uso recapito acquisti online. La proposta può essere un accordo con le poste affinché distribuiscano loro in ZTL attraverso i mezzi non inquinanti (motorini elettrici) già in loro possesso. Ovvero accordi con le società di distribuzione attraverso risciò a pedali o mezzi elettrici di ridotte dimensioni, visto che i pacchi in generale sono di piccole dimensioni. Una soluzione di sistema potrebbe essere l'attivazione di una forma di logistica a servizio del centro storico, già ipotizzata e semirealizzata una decina di anni fa, con deposito delle merci in arrivo su una piattaforma situata a ridosso della città (definita **Interporto**) e distribuzione 'dell'ultimo chilometro' con mezzi ecologici.

Va inoltre pianificato il sistema di consegna merci che è cresciuto enormemente negli ultimi anni soprattutto dopo il lockdown e che si prevede crescerà ancora. Si deve innanzi tutto provvedere a creare dei sistemi dissuasione laddove la fermata dei mezzi interferisce ed invade gli spazi riservati ai pedoni. Inoltre andrebbero implementate in diversi punti delle città dei "delivery lockers" in cui ritirare le merci in alternativa alla consegna porta a porta o in seconda istanza un aumento degli stalli per il carico scarico (in condivisione con gli scuolabus o con chi ne faccia richiesta per effettiva necessità) con dissuasori a scomparsa.

## Ciclopedonali

Il sistema della mobilità ciclopedonale della città sembra ben considerato nella "Relazione tecnica di piano" che dà il giusto peso ma considera già realizzata l'infrastruttura portante 'dorsale dei pellegrini' (tutti lo speriamo). Si dovrà ben misurare la sua coerenza col sistema delle "ciclovie regionali".

Il comune potrebbe pensare a forme di incentivazione anche economica per quelle persone che decidono di recarsi al lavoro costantemente in bicicletta (sul modello Parigi ed ora anche di altre città italiane).

Infine data la valenza strategica della mobilità dolce sia in termini di ricadute ambientali che di trasferimento stabile di una quota del trasporto motorizzato verso forme più sostenibili di movimentazione delle persone, di prevedere una pianificazione specifica di dettaglio denominata **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**.

## Punti critici e piani particolari

Nella relazione tecnica vengono giustamente individuati diverse zone critiche che necessitano di interventi particolari.

Manca tra questi una analisi delle problematiche legate al raggiungimento **dell'Ospedale Sant'Anna**.

L'Ospedale è ubicato nel comune di San Fermo della Battaglia e per raggiungerlo è interessato anche il territorio del comune di Montano Lucino; rappresenta però un punto vitale per la comunità comasca.

In alcuni momenti della giornata (cambio turno dei dipendenti ospedalieri, entrata e uscita dall'istituto comasco Magistri Cumacini, orari di punta del centro commerciale La Porta D'Europa...) la zona è interessata da intenso traffico che si ripercuote sulla statale Varesina anche nel territorio comasco, oltre ad ostacolare il passaggio dei mezzi di soccorso.

Gli interventi necessari riguardano sia la revisione dei percorsi stradali d'intesa con gli altri enti interessati, sia il potenziamento dei mezzi pubblici per raggiungerlo in modo da ridurre il traffico, l'inquinamento e i problemi di parcheggio spesso segnalati dagli utenti.

Vanno aumentate le linee urbane e interurbane che possono raggiungere l'ospedale e studiati gli orari. Va realizzato un collegamento con mezzi pubblici serio con la vicina stazione di Grandate e la nuova di interscambio di Camerlata.

Anche i collegamenti ciclo pedonali con l'ospedale vanno rivisti. Ad esempio con un collegamento con la prevista ciclovia dei Pellegrini, che peraltro si collegherebbe alla pista ciclopedonale in corso di ultimazione nel comune di San Fermo della Battaglia (porta sud del Parco Spina Verde). Un percorso ciclopedonale può essere realizzato nello spazio tra Varesina e parco di Villa Giulini partendo da via Venturino.

Per quanto riguarda il necessario intervento per migliorare lo scorrimento del traffico all'uscita dell'autostrada e alla rotatoria dell'alambicco è importante tener conto che vanno salvaguardati nella zona i percorsi ciclopedonali per collegare la stazione di Grandate con il vicino campeggio, le fermate dell'autobus sulla varesina, la scuola Magistri Cumacini, i vicini centri commerciali e lo stesso Ospedale Sant'Anna.

## Scenari di studio del progetto

Nel documento si parte giustamente dallo studio degli scenari esistenti e si elencano quelli previsti a medio e lungo termine per arrivare agli scenari di progetto.

Tra gli scenari di area vasta che migliorerebbero i collegamenti con l'esterno viene citato il potenziamento attraverso l'elettrificazione della ferrovia Como-Lecco ed anche la realizzazione di due infrastrutture stradali come la Canturina Bis e il prolungamento della tangenziale di Como (Pedemontana) ed inoltre un nuovo svincolo della tangenziale di Como a Grandate.

Riteniamo necessario realizzare al più presto l'intervento sulla ferrovia Como-Lecco nel segno dell'incentivazione di una mobilità non inquinante la cui realizzazione risulta compatibile con l'utilizzo nel breve tempo dei fondi del PNRR.

Per le altre opere stradali non entriamo in questa sede nel merito della effettiva utilità e della singola valutazione costi benefici. Si ritiene però necessario che vengano messi in atto da subito interventi alternativi basati sulla situazione esistente, per migliorare la viabilità e mobilità, senza attendere la realizzazione delle singole opere, di cui non sono conosciuti i tempi, le modalità progettuali definitive con relativo impatto ambientale e neppure le fonti certe di finanziamento.

## Controlli

Per una politica seria del traffico non può solo presentare buoni progetti, ma realizzarli e soprattutto controllarne l'utilizzo.

Proponiamo quindi che il tema del controllo venga posto nel documento strategico; controllo:

- del rispetto delle norme regionali sul divieto di circolazione per alcune categorie di veicoli, ad esempio per gli euro 0, 1, 2 e 3 diesel nel periodo ottobre/marzo, compresi i mezzi dei mercati
- del rispetto dei permessi per la ZTL, soprattutto controllo sui possessori di pass invalidi e professionali; con aumento delle sanzioni.
- del divieto della sosta abusiva diffusa nella ZTL, soprattutto nelle ore notturne, segno di inciviltà
- del rispetto della norma sullo spegnimento dei motori dei mezzi privati e pubblici (bus delle nord e di ASF)
- del rispetto della norma di spegnimento dei motori in area mercatale se non per le operazioni strettamente necessarie
- del rispetto dei limiti di rumorosità dei mezzi a motore
- del rispetto dei limiti di velocità (soprattutto nelle costituende zone 30)

L'adozione del Piano Generale del Traffico Urbano non è una pura scelta tecnica, ma deve essere un momento di un dibattito che ci si augura ampio e partecipato, con l'obiettivo di una città più pulita e vivibile.

La mobilità è una scelta individuale, è un diritto garantito dalla costituzione (art. 16), che deve misurarsi però con le esigenze di "sanità e sicurezza", nonché con altri diritti costituzionalmente garantiti, quali ad esempio la tutela dell'ambiente e il diritto alla salute,

e non può essere posto in contrasto con le legittime aspettative di qualità della vita da parte della comunità.

E' fondamentale quindi agire sull'informazione e comunicazione, anche a livello di immagine ed emozioni. In particolare, è necessario che i cittadini siano ben informati sulle possibilità di spostamento, sulle alternative esistenti, e consapevoli dei problemi ambientali e sanitari che derivano dai livelli di inquinamento cui siamo tutti i giorni esposti.

Como 21/12/2021

*Circolo Legambiente "Angelo Vassallo" APS*  
Il Presidente  
Crescenzo Tiso

Allegati:

- Piantina



Class.6.3

Pratica 2020.4.43.48

Spettabile

COMUNE DI COMO  
VIA VITTORIO EMANUELE II N. 97  
22100 COMO (CO)  
Email: [comune.como@comune.pec.como.it](mailto:comune.como@comune.pec.como.it)

e, p.c.

ATS INSUBRIA - SEDE TERRITORIALE DI COMO  
Email: [sede\\_como@pec.ats-insubria.it](mailto:sede_como@pec.ats-insubria.it)

**Oggetto : Comune di Como - VAS dell'aggiornamento al Piano Generale Urbano del Traffico (PGTU) – Convocazione della seconda seduta della Conferenza di valutazione per il 13 gennaio 2022, ore 10.00 – messa a disposizione della documentazione.**

In riferimento alla Vs. nota prot. ARPA n. 165208 del 22/10/2021 (Vs. prot. n. 69380 del 21/10/2021) di avviso di messa a disposizione della Proposta di Documento di Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica e di convocazione della 2° seduta della Conferenza di VAS, presa visione di tali documenti pubblicati sul sito SIVAS della Regione Lombardia, si riportano le seguenti osservazioni utili a conseguire i principi di sostenibilità di cui all'art. 1 comma 2 della L.R. 11 marzo 2005, n. 12. Si precisa che le osservazioni formulate non riguardano gli aspetti le cui competenze di programmazione e controllo sono attribuite ad altri Enti, ed in particolare non riguardano gli aspetti paesaggistici.

### **Premessa**

Ai sensi della Direttiva ministeriale del 24/06/1995, il Piano Generale Urbano del Traffico (PGTU), previsto dall'art. 36 del D. Lgs. n.285 del 30/04/1992 e s.m.i. (nuovo Codice della strada), “è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo, arco temporale biennale, e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate”.

In accordo con l'art.36, comma 4 del Codice della strada gli obiettivi che il PGTU si propone sono: il miglioramento della circolazione veicolare e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, il miglioramento della sostenibilità nel rispetto dei valori ambientali e del risparmio energetico, l'incremento della vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata.

Nel rispetto di tali obiettivi, l'aggiornamento al PGTU propone quindi le seguenti strategie ed azioni:

- classificare adeguatamente la rete stradale per promuovere ed incentivare itinerari alternativi, oggi poco usati;
- identificare le “isole ambientali” all'interno delle quali organizzare la mobilità in relazione al contesto e alle funzioni che caratterizzano l'area;
- rinnovare progressivamente il parco mezzi, privato e pubblico, con veicoli a ridotto impatto ambientale;
- massimizzare l'utilizzo dei mezzi alternativi attraverso una nuova e valida offerta di servizi, sempre più smart

- e innovativi;
- massimizzare l'interscambio tra veicoli privati e mezzi ambientalmente sostenibili attraverso l'individuazione di Nodi di Interscambio e Nodi di Attestamento all'interno della città e attraverso l'utilizzo di servizi e sistemi intelligenti che accompagnino gli utenti a scegliere la soluzione più ecologica;
  - attivare percorsi ciclabili (Dorsale Urbana dei Pellegrini e Velostazioni) e pedonali (Stazione di San Giovanni, Capolinea di Sant'Agostino, Lungo Lario Trento e Trieste, Viale Geno);
  - realizzare interventi di moderazione del traffico, zone 30, segnaletica pedonale, eliminare barriere architettoniche, effettuare manutenzione/allargamento marciapiedi, protezione attraversamenti pedonali, protezione delle utenze deboli;
  - intervenire puntualmente su alcune aree o nodi critici per rendere la circolazione veicolare più sicura e fluida;
  - attivare forme di comunicazione innovative (APP) che diano le informazioni necessarie in tempo reale sul "Sistema trasporto pubblico collettivo" (gomma, ferro e lacustre) affinché diventi prioritario rispetto al mezzo privato;
  - attivare nuove opportunità di sosta alla luce dei piani di recupero e di riqualificazione delle aree dismesse (ex Ticosa, ex caserma De Cristoforis, ex OP S. Martino, ex Ospedale S Anna) e alcune importanti variazioni all'assetto viabilistico (chiusura passaggio a livello in Comune di Grandate, apertura tratto di Tangenziale Sud);
  - attivare nuovi parcheggi pertinenziali (università, centri direzionali, nodi di interscambio modale, aree commerciali e di valenza turistica, ecc.);
  - attivare nuove forme di collaborazione e di condivisione pubblico/privato per un migliore sfruttamento delle risorse di sosta esistenti;
  - creare le condizioni per riqualificare e preservare aree di particolare rilevanza urbanistica e turistica.

Il Rapporto Ambientale (RA), al paragrafo 4.2.1, definisce una serie di indicatori e parametri trasportistici che caratterizzano la mobilità, per quantificare la bontà o meno degli interventi di Piano.

Utilizzando tali indicatori sono state effettuate delle simulazioni modellistiche per la rappresentazione degli scenari del PGTU (scenario di riferimento e scenario di progetto), con le connesse ricadute sull'inquinamento atmosferico e acustico. Dal confronto (Tab 11.1) risulta una variazione positiva generalizzata degli indicatori di mobilità tra i due scenari, considerando i parametri al netto dei movimenti di attraversamento del territorio comunale (mobilità extraurbana). Si evidenzia una diminuzione del tempo speso sulla rete pari al 4% per i veicoli leggeri, con relativo aumento della velocità media. Le emissioni degli inquinanti, avendo applicato gli stessi fattori di emissione (Tab.11.3 e 11.4), diminuiscono in proporzione alla diminuzione delle percorrenze, con una riduzione generale intorno a qualche punto percentuale, al netto del rinnovo del parco veicolare, in particolare rispetto alla quota di auto elettriche che cominciano ad avere una incidenza non più trascurabile. Per quanto riguarda la valutazione del rumore, la lettura dei risultati (Figg 11.5 e 11.6) non rilevano riduzioni significative, ma non si riscontrano peggioramenti.

Rispetto ai Siti di Rete Natura 2000 che interessano il territorio di Como (SIC IT2020011 Spina Verde e SIC IT2020003 Palude di Albate), il Rapporto Ambientale (RA) precisa che le azioni e gli interventi previsti dal PGTU non determinano interferenze, tantomeno con quelli confinanti (SIC IT2020004 Lago di Montorfano), pertanto non sono da prevedere Studi di Incidenza.

### **Valutazioni tecniche**

L'aggiornamento al PGTU proposto agisce sulle infrastrutture viabilistiche esistenti proponendo l'introduzione di nuove regole e interventi a carattere generale volti a ridurre la congestione del traffico sulla rete locale, ad aumentare la sicurezza, moderare la velocità dei veicoli a motore, migliorare la mobilità di tutte le componenti, favorendo in particolar modo quella attiva di pedoni e bici e quella ecocompatibile, privilegiando il traffico locale. Inoltre, il Piano propone l'istituzione di isole ambientali, la riorganizzazione dei sensi di circolazione, l'introduzione di rotatorie e la

riqualifica di alcune intersezioni, nonché la regolamentazione della sosta, un moderato sviluppo della rete della mobilità ciclabile e la riqualificazione del trasporto pubblico su gomma.

Il RA ha effettuato l'analisi di coerenza esterna verticale con contenuti del quadro programmatico e pianificatorio regionale (PTR, PPR, PRIA, PRMT, PRMC) e con il PTCP provinciale, nonché l'analisi di coerenza esterna orizzontale con il PGT e il Piano di Zonizzazione acustica comunale e le valutazioni di coerenza interna tra le Azioni e gli Interventi di Piano e gli obiettivi del Piano stesso, rilevando una quasi completa coerenza ed evidenziando solo alcune situazioni di coerenza condizionata.

Lo stesso RA ha individuato le azioni e le procedure per il monitoraggio del PGU al fine di ridurre, limitare, correggere eventuali impatti negativi e verificare nel tempo l'attuazione delle proposte di Piano e i relativi effetti.

In linea generale si valutano positivamente gli interventi proposti dal PGU, in particolare la realizzazione dei percorsi pedonali e ciclabili (attualmente poco sviluppati e frammentari) e le zone in cui limitare il transito veicolare; si auspica che vengano realizzati adeguati collegamenti tra il ricco patrimonio di ville e monumenti storici diffusi nell'intero territorio comunale.

Data la conformazione della Convalle si ritiene fondamentale incentivare e trasferire quote sempre più significative di persone dal mezzo privato a quello pubblico ed evitare di ampliare le aree sosta nel nucleo centrale.

Si considerano positivi interventi di limitazione della velocità attraverso interventi strutturali di moderazione del traffico, in quanto inseriti tra le linee d'azione del PRIA per il settore "Trasporti su strada e mobilità".

Si propone di ampliare il servizio di bike sharing, di favorire il car pooling, di incentivare l'utilizzo di parcheggi di scambio con l'attivazione di bus navetta per il centro e la previsione di veicoli elettrici per l'accesso al centro storico per il carico e scarico merci.

Si riportano di seguito osservazioni relative alla valutazione degli effetti attesi sulle componenti ambientali.

### **Inquinamento atmosferico**

Il comune di Como, ai sensi della D.G.R. n. IX/2605 del 30/11/2011, risulta inserito nell'*Agglomerato di Milano*, caratterizzata da una più elevata densità di emissioni di PM10 primario, NOX e COV e da una situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione).

L'Autorità competente per la VAS dovrà porsi come obiettivo il miglioramento nel tempo della qualità dell'aria sul territorio, monitorando l'implementazione degli interventi proposti alla luce dei contenuti del PRIA.

Il RA (paragrafo 4.4) riporta le emissioni stimate dal database INEMAR (aggiornamento 2017) per il comune e la provincia di Como, dettagliando quelle relative al traffico veicolare.

Dal momento che il trasporto su strada contribuisce in maniera preponderante, rispetto agli altri settori, alle emissioni comunali di ossidi di azoto, monossido di carbonio, anidride carbonica e polveri sottili PM10 e PM2,5, si ritiene utile effettuare una quantificazione dell'impatto sulla qualità dell'aria delle azioni/interventi di Piano, mediante stima delle emissioni derivanti dai flussi veicolari previsti rispetto alla situazione attuale e mediante l'utilizzo di modelli di simulazione della dispersione atmosferica delle emissioni calcolate, che consentano la stima dei livelli attesi di concentrazione degli inquinanti atmosferici, al fine di fornire elementi di valutazione dell'efficacia degli interventi proposti sulla qualità dell'aria.

### **Inquinamento acustico**

Dal momento che la definizione di nuovi schemi di circolazione stradale comporta una redistribuzione dei flussi di traffico nei diversi tratti stradali, si potrebbe verificare contemporaneamente un effetto di diminuzione o aumento della rumorosità. Si ritiene quindi necessario quantificare gli effetti derivanti dalle azioni di Piano in relazione ai livelli di rumore. Il Rapporto Preliminare effettua una valutazione dell'impatto sonoro dei veicoli a bordo strada ma non fornisce

direttamente dati relativi all'impatto sulle abitazioni attraverso mappe di diffusione delle emissioni sonore.

Si suggerisce, pertanto, di effettuare una campagna di misure fonometriche della situazione ante-operam e contestualmente una valutazione previsionale relativa alle modifiche in progetto.

A tale proposito, si ricorda l'art. 13 comma 2 della L.r. n.13 del 10/08/2001, in base al quale i Piani Urbani del Traffico, redatti ai sensi dell'art. 36 del D.Lgs. 285/1992, devono comprendere:

- a) l'analisi dell'inquinamento acustico, da parte di tecnico competente in acustica ambientale, causato dal traffico stradale in vicinanza di ospedali, di scuole o di edifici destinati ad usi sensibili al rumore e nelle aree particolarmente protette;
- b) l'indicazione delle strade nelle quali sono attuate specifiche misure di limitazione o esclusione del traffico o di categorie di veicoli per ridurre l'inquinamento acustico;
- c) l'indicazione del programma e delle modalità delle verifiche da realizzare per la determinazione degli effetti sull'inquinamento acustico conseguenti a modifiche della viabilità;
- d) la definizione e l'organizzazione di banche dati che permettano di descrivere l'evoluzione nel tempo dei flussi di traffico e dei livelli di rumore da essi prodotti;
- e) le previsioni organizzative e gestionali di competenza comunale finalizzate al controllo ed al contenimento delle emissioni sonore prodotte dai mezzi che effettuano servizi pubblici per conto del comune.

Si osserva inoltre che anche per le strade di tipo E ed F è prevista una fascia di pertinenza acustica (Tabella 2 del DPR 142/2004) e per tali strade valgono i limiti di immissione sonora previsti dal piano di zonizzazione acustica; particolare attenzione dovrà essere prestata pertanto alle strade ricadenti in classi I e II o prospicienti a edifici ricadenti in tali classi.

### **Risparmio energetico ed Inquinamento luminoso**

In merito al risparmio energetico, obiettivo anch'esso del PGTU, al fine di realizzare una corretta ed efficiente illuminazione di strade e parcheggi, si ricorda di adottare le disposizioni previste dalla L.r. 5 ottobre 2015, n. 31 *"Misure di efficientamento dei sistemi di illuminazione esterna con finalità di risparmio energetico e di riduzione dell'inquinamento luminoso"*, in sostituzione dell'abrogata L.r. 17/00, con cui la Regione Lombardia detta disposizioni in materia di illuminazione esterna pubblica e privata, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza degli impianti di illuminazione esterna attraverso l'impiego di sorgenti luminose a ridotto consumo e a elevate prestazioni illuminotecniche, con un aumento del risparmio energetico e una riduzione dell'inquinamento luminoso. Si ricordano a tal proposito i Criteri Ambientali Minimi (CAM) definiti dal Ministero dell'Ambiente con Decreto 28 marzo 2018 (GU n.98 del 28/04/2018) e con Decreto 27 settembre 2017 (GU n.244 del 18/10/2017 – S.O. n.49)

La corretta installazione delle fonti luminose appare particolarmente importante in considerazione dell'appartenenza del comune alla fascia di rispetto dell'Osservatorio astronomico di Sormano e dell'Osservatorio astronomico Brera, e alla vicinanza con i Siti di Importanza Comunitaria: Spina Verde di Como (SIC IT2020011), Palude di Albate (SIC IT2020003) e Lago di Montorfano (SIC IT2020004), che ai sensi dell'art.9 comma 6 della L.r.31/2015, costituiscono zone di particolare tutela dall'inquinamento luminoso.

La L.r. 31/2015, tra le altre cose, prevede anche l'implementazione del Sistema informativo territoriale regionale (SIT) con i dati relativi agli impianti di pubblica illuminazione esterna e definisce altresì i compiti dei Comuni, che sono tenuti a vigilare sull'applicazione della norma e a redigere, secondo precise indicazioni, i propri Documenti di analisi dell'illuminazione esterna (DAIE).

### **Suolo**

Le proposte di Piano non prevedono importanti opere viarie, ma solo interventi di riassetto puntuale e di alcuni tratti stradali e la realizzazione di itinerari ciclopedonali.

Si ricorda comunque che la realizzazione di interventi sul territorio è condizionata dalla eventuale presenza di vincoli

ambientali.

Si segnala che Regione Lombardia ha approvato la Legge Regionale n. 4 del 15 marzo 2016 “*Revisione della normativa regionale in materia di difesa del suolo, di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d’acqua*” che introduce il concetto di invarianza idraulica e modifica la L.r.12/2005 e s.m.i., inserendo l’art.58 bis. Tale articolo stabilisce che le trasformazioni dell’uso del suolo comportanti variazioni di permeabilità superficiale, compresi gli interventi relativi alle infrastrutture stradali, loro pertinenze e parcheggi, debbano rispettare il principio dell’invarianza idraulica e idrologica, anche mediante l’applicazione dei principi e dei metodi del drenaggio urbano sostenibile, attenendosi a quanto specificato nel R.R. 23 novembre 2017 – n. 7 (“*Regolamento recante criteri e metodi per il rispetto del principio dell’invarianza idraulica ed idrologica ai sensi dell’articolo 58 bis della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio)*”, pubblicata sul B.U. R. L. Supplemento Ordinario n.48 del 27/11/2017) e s.m.i.

Nella fase esecutiva degli interventi, in caso sia prevista la movimentazione delle terre e rocce da scavo al di fuori del sito di produzione, la normativa nazionale attualmente vigente (DPR n.120 del 13/06/2017 pubblicato sulla G.U. 183 del 07/08/2017) prevede che il produttore di tali terre e rocce, al posto della dichiarazione di cui all’art. 41 bis, comma 1, della Legge 98/2013, provveda ad inviare, almeno 15 giorni prima dell’inizio delle opere di scavo, al Comune di produzione delle terre (che ha l’onere della verifica) e ad ARPA, il nuovo modulo previsto dal Regolamento indicato, che per i cantieri non VIA o AIA (o VIA o AIA ma con quantità di terre prodotte inferiore a 6000 mc) è quello riportato a pagina 16 della Gazzetta Ufficiale.

Al termine delle operazioni di scavo dovrà essere inviata, sia al Comune del luogo di produzione che al Comune del luogo di destino e ad ARPA, la dichiarazione di avvenuto utilizzo di cui al modulo DAU. Tale modulo deve essere inviato agli Enti indicati assolutamente entro la data di validità indicata nella dichiarazione iniziale (tempi previsti per utilizzo).

### **Piste ciclabili**

Si rileva favorevolmente che il PGTU prevede un potenziamento della rete degli itinerari pedonali e ciclabili.

Per la progettazione delle piste ciclabili si consiglia di fare riferimento all’Abaco delle buone pratiche del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

In riferimento alle finalità del PRMC, che mira a potenziare, integrare ed interconnettere il sistema ciclabile di scala regionale, provinciale e comunale, e agli obiettivi del PRIA che punta a migliorare la qualità dell’aria, al fine di concorrere a decongestionare il traffico pendolare di interconnessione con la città di Como che gravita sulla Via Briantea, si propone all’Autorità Procedente d’intesa con l’Autorità Competente per la VAS di confrontarsi con l’Amministrazione provinciale e col Comune di Lipomo in merito alla opportunità di realizzare due percorsi ciclo pedonali attrezzati nel territorio di Como immediatamente a nord di Lipomo:

- il primo, sull’esistente tracciato della strada sterrata che, partendo da Via Navedano in Comune di Como, arriva a via Primavesi Giovanni Antonio;
- il secondo, sul tracciato della strada che costeggia la Valle del Cosia (realizzata in occasione della posa del collettore consortile di depurazione), che parte da Via Ravanera in Comune di Como e confluisce sulla via Provinciale in Comune di Tavernerio.

### **Mitigazioni a verde**

Nella realizzazione delle opere infrastrutturali e piste ciclabili, si propone di considerare interventi di mitigazione paesistico-ambientale ed ecologica, impiegando specie erbacee, arbustive ed arboree autoctone e idonee al contesto ecologico e territoriale in cui verrà realizzata l’opera, escludendo tassativamente le specie alloctone infestanti di cui

all'elenco delle liste nere aggiornate con D.g.r. n. XI/2658 del 16 dicembre 2019 (che sostituiscono integralmente gli allegati D ed E della D.g.r. n.VIII/7736 del 24/07/2008).

Inoltre, si suggerisce di prevedere, nella progettazione esecutiva, interventi che utilizzino le NBS (Nature Based Solutions) e delle tecniche di depaving/de-sealing, che consentono un miglioramento complessivo dei servizi ecosistemici del suolo, ovvero una riduzione del run-off in caso di pioggia intensa, il filtraggio e la decontaminazione delle acque meteoriche, l'assorbimento e il sequestro di carbonio, ma anche un miglioramento delle condizioni di comfort bioclimatico, di salubrità e vivibilità degli spazi urbani. Nella realizzazione di aree di sosta e parcheggi, possono essere impiegate pavimentazioni drenanti in grigliato di calcestruzzo vibrocompresso con una percentuale di superficie piena media rispetto alla vuota del 65% (pieno) contro il 35% (vuoto) oppure terre battute e calcestre per favorire l'evaporazione, l'alimentazione della falda acquifera e il deflusso superficiale dell'acqua. Oltre all'inserimento di alberi e aiuole vegetate è utile prevedere sistemi di gestione sostenibile delle acque meteoriche, come i giardini della pioggia ("rain gardens").

L'effetto complessivo restituisce alle opere un più alto comfort, maggiori prestazioni ambientali, un importante contributo delle piante al contrasto dell'isola di calore e un migliore paesaggio urbano.

Infine, dal momento che il PGTU non ha effetti conformativi la disciplina d'uso dei suoli, si ricorda che la conformità urbanistica, laddove necessaria, dovrà essere verificata in sede di PGT e/o attraverso le procedure per l'attuazione delle opere pubbliche.

### **Conclusioni**

Si raccomanda di porre in atto tutte le misure previste dalla normativa per contenere l'aumento delle pressioni sulle matrici ambientali.

Si sottolinea inoltre l'importanza di implementare il sistema di monitoraggio descritto al paragrafo 12 del Rapporto Ambientale (Indicatori di contesto ed Indicatori di processo) e di verificare periodicamente la sua applicazione, al fine di tenere costantemente aggiornato lo stato di avanzamento e individuare tempestivamente eventuali ripercussioni negative delle scelte di Piano sull'ambiente.

Nel restare a disposizione per qualsiasi chiarimento, con la presente si porgono distinti saluti.

Il Responsabile del Procedimento  
Responsabile dell'U.O.S. Agenti Fisici e Valutazioni Ambientali  
Marco Mombelli

Il Responsabile dell'istruttoria: Anna Maria Monguzzi  
Verificato: P.O. VIA-VAS Camillo Foschini  
Visto: Il Direttore del Dipartimento Adriano Cati



Chiasso, 20 dicembre 2021/SP/ek

Ris. mun. 17 dicembre 2021

Ufficio Pianificazione  
Via Cattaneo 3  
6830 Chiasso

Tel. +41 (58) 122 49 11  
Fax +41 (58) 122 49 29  
pianificazione@chiasso.ch

Raccomandata

Spettabile

Protocollo Generale del Comune di Como  
Settore Reti, Strade, Acque e Mobilità  
Ufficio Mobilità e Trasporti  
Via Vittorio Emanuele II n. 97  
I-22100 Como



## Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e correlata Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – invio osservazioni

Egregi signori,

Il Municipio ha preso visione dell'aggiornamento del Piano Generale del traffico urbano (PGTU) messo a disposizione dai vostri uffici in vista della convocazione della seconda seduta della Conferenza di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) prevista per il 13 gennaio 2022.

Dalla presa visione della documentazione messa a disposizione, vi sono a nostro avviso due elementi che sono meritevoli di approfondimento.

Il primo elemento (tav n. 3: nodi di interscambio e di attestamento) è riferito alla prevista realizzazione di un nodo di interscambio in prossimità del confine, da inserire nell'intervento di riqualifica, presumibilmente presso l'area dismessa ex-Lechler, su via Bellinzona. Vi si prevede la realizzazione di 400 posti auto con un interscambio per il trasporto pubblico su gomma, linea bus 1 con capolinea all'interscambio di Chiasso Stazione e linea bus 12.

Nel merito intendiamo sottolineare l'opportunità di prevedere un collegamento diretto pedonale con la Stazione di Chiasso, realizzando così un nodo intermodale che contempli anche il trasporto pubblico su rotaia. Il ramo dei binari è nelle vicinanze e il collegamento darebbe un valore aggiunto all'interscambio che si prevede di realizzare.

Il secondo elemento (tav n. 6: interventi di medio - lungo termine), inserito come intervento da approfondire, prevede il parziale completamento dello svincolo A9 – via Bellinzona (nuovo ramo di ingresso in A9, direzione sud).

A tal proposito facciamo rilevare che da un'iniziativa partita dai Comuni del Basso Mendrisiotto, che vede quale capofila il Comune di Chiasso, negli scorsi anni è stato sviluppato uno studio strategico che contempla lo spostamento dell'autostrada sotto la Collina del Penz, con referente lo studio di pianificazione e paesaggio Enrico Demattè Elena Fontana Architekten GmbH (referente: Elena Fontana, architetto pianificatore ETH).

Lo studio strategico di spostamento dell'autostrada che la nostra regione sta sviluppando ha già coinvolto diversi enti di entrambe le nazioni. Lo studio ha trovato l'appoggio della Comunità di lavoro Regio Insubrica che, a sua volta, nel mese di ottobre 2021, ha posto lo studio all'attenzione della Consigliera Federale Simonetta Sommaruga, Capo del Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni per parte svizzera, e del Prof. Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, per parte italiana.

In veste di Comune capofila, lo scrivente Comune, al fine di stabilire una fruttifera collaborazione tra soggetti pubblici, auspica che sia considerato anche questo studio nella valutazione di interventi che hanno una visione di lungo termine.

Vogliate gradire, egregi signori, l'espressione della nostra stima.

PER IL MUNICIPIO,

il Sindaco:

il Segretario:

Bruno Arrigoni

Umberto Balzaretto

Copia p.c.: - Dicastero Pianificazione, Trasporti Pubblici e Ambiente, Chiasso  
- CRTM, c/o Municipio Mendrisio, Casella postale 1262, 6850 Mendrisio  
- Studio pianificazione Fontana - Demattè Architekten GmbH, a.c.a. arch. Elena Fontana, Binzstrasse 39, 8045 Zürich



Direzione Sanitaria  
DIPARTIMENTO DI IGIENE E PREVENZIONE SANITARIA  
**U.O.C. IGIENE E SANITA' PUBBLICA SALUTE-AMBIENTE**  
**SEDE TERRITORIALE DI COMO**

Via Castelnuovo n.1 – 22100 Como  
Tel. 031.370421 – Fax 031.370425  
e-mail: [dipartimento.ips@ats-insubria.it](mailto:dipartimento.ips@ats-insubria.it)  
[www.ats-insubria.it](http://www.ats-insubria.it)  
[protocollo@pec.ats-insubria.it](mailto:protocollo@pec.ats-insubria.it)

AUTORITÀ PROCEDENTE  
ING. LORIS MOLTENI,  
COMUNE DI COMO  
Ufficio Mobilità E Trasporti;  
Via Vittorio Emanuele II n. 97  
22100 COMO (CO)

AUTORITÀ COMPETENTE  
DOTT.SSA FEDERICA  
STANCANELLI,  
COMUNE DI COMO  
Settore tutela dell'ambiente;  
ufficio mobilità e trasporti;  
VIA Vittorio Emanuele II n. 97  
22100 COMO (CO)

**Oggetto: Comune di Como - VAS dell'aggiornamento al Piano Generale Urbano del Traffico (PGTU) – Convocazione della seconda seduta della Conferenza di valutazione per il 13 gennaio 2022, ore 10.00 – messa a disposizione della documentazione.**

In riferimento alla Vs. nota prot. ATS n. 117429 del 22/10/2021 di avviso di messa a disposizione della Proposta di Documento di Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica e di convocazione della 2° seduta della Conferenza di VAS,

Vista la documentazione e gli elaborati grafici pubblicati sul sito istituzionale del <https://www.cartografia.regione.lombardia.it/SIVAS>;

Si prende atto che il comune di Como ha avviato una VAS dell'aggiornamento al Piano Generale Urbano del Traffico (PGTU) in particolare:

L'aggiornamento al PGTU proposto agisce sulle infrastrutture viabilistiche esistenti proponendo l'introduzione di nuove regole e interventi a carattere generale volti a ridurre la congestione del traffico sulla rete locale, ad aumentare la sicurezza, moderare la velocità dei veicoli a motore, migliorare la mobilità di tutte le componenti, favorendo in particolar modo quella attiva di pedoni e bici e quella ecocompatibile, privilegiando il traffico locale.

Il Piano propone l'istituzione di isole ambientali, la riorganizzazione dei sensi di circolazione, l'introduzione di rotatorie e la riqualifica di alcune intersezioni, nonché la regolamentazione

della sosta, un moderato sviluppo della rete della mobilità ciclabile e la riqualificazione del trasporto pubblico su gomma.

La viabilità e il traffico costituiscono attualmente una delle maggiori cause di inquinamento atmosferico ed acustico, di decessi e di patologie legati ad incidenti stradali, di degrado del territorio. In ordine all'inquinamento atmosferico, riferito soprattutto al traffico veicolare, occorre tener conto di un piano d'azione per il contenimento e la prevenzione (D.G.R.VII n. 13856 del 29/07/03);

In particolare come causa rilevante, si evidenzia il PM 10- particolato fine, che trova la maggior fonte di produzione e diffusione nel traffico veicolare ai quali si aggiungono monossido di carbonio (CO), ossidi Azoto (NOX) e ossidi di Zolfo (SO<sub>2</sub>).

Al fine di un'attenta ed efficace azione preventiva anche in fase di predisposizione e approvazione di strumenti urbanistici, appare necessario porre obiettivi di salvaguardia sanitaria per ottenere il contenimento delle emissioni atmosferiche ed acustiche, minimizzando l'esposizione della popolazione agli inquinanti.

Azioni significative che possono comunque contribuire al perseguimento degli obiettivi di tutela e prevenzione della salute pubblica, per conseguire i principi di sostenibilità di cui all'art. 1 comma 2 della L.R. n. 12 del 11 marzo 2005, si possono così inquadrare:

- ◆ realizzazione di tutte le forme di mitigazione possibile relative alla nuova viabilità extraurbana (tracciati alternativi, fasce di rispetto, distanze, barriere fonoassorbenti);
- ◆ favorire funzioni quali il passeggio, la conversazione e la sosta umana ove penalizzate dalla circolazione veicolare;
- ◆ la realizzazione di arredo urbano e l'introduzione di idonee essenze arboree per incrementare il verde urbano e mitigare gli effetti dell'inquinamento atmosferico e acustico, con miglioramento del microclima;
- ◆ interventi di modifica sulla rete viaria esistente, funzionali alla fluidificazione del traffico (rotatorie, sottopassaggi, ecc.);
- ◆ previsione di mobilità alternativa (piste ciclabili, percorsi pedonali, aree pedonali);
- ◆ limitazione della circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei centri abitati (art. 7 D. L.vo 285/92);
- ◆ potenziamento del trasporto pubblico;
- ◆ Verifica di conformità della Zonizzazione Acustica con le previsioni di PGT relative alla viabilità e al traffico.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE f.f. DELL'UNITA' OPERATIVA  
Igiene e Sanità Pubblica, Salute-Ambiente  
Dott.ssa Rosalia Rizzo

Documento informatico firmato digitalmente  
ex D.P.R. n. 445/2000 e D.Lgs. n. 82/2005 e norme collegate  
sostituisce il documento cartaceo firmato in autografo

Responsabile del Procedimento: Dott.ssa Rosalia Rizzo  
Responsabili Accertamento ed Istruttoria tecnica: TDP Dr. Nicola Racca

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
ASF AUTOLINEE (PG n. 80772/2021)	# 1	Premessa	\	\	Non vengono indicate osservazioni.	
	# 2	\	Interventi di "Moderazione del Traffico" lungo i percorsi del TPL	A	Viene inserita l'indicazione di attenzionare le strade interessate dai percorsi TPL e, nel caso siano previsti interventi di moderazione del traffico, gli stessi dovranno essere compatibili con il trasporto pubblico locale. In sede di redazione dei Piani Particolareggiati relativi alle Isole Ambientali dovranno essere verificate e, ove possibile o necessario, risolte le difficoltà evidenziate.  Vedasi anche il Regolamento Viario.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano e nello specifico capitolo del Regolamento Viario quanto indicato nella controdeduzione.
	# 3	\	Convivenza tra percorsi del TPL e sosta	A	In sede di redazione dei Piani Particolareggiati relativi alle Isole Ambientali dovranno essere verificate e, ove possibile o necessario, risolte le criticità presenti lungo i percorsi del TPL.	\
	# 4		Attestamenti TPL in centro città	AP	Allo scopo di migliorare le condizioni di circolazione stradale è necessario procedere con una rivisitazione dei capilinea presenti in Centro Città; tale rivisitazione dovrà essere concordata con l'Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese e con il gestore del servizio TPL.	L'osservazione viene accolta parzialmente, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.
	1 - 2	Moderazione traffico	A	Vedasi controdeduzione # 2	\	
	da 3 a 9	Varie Aree dismesse	AP	Si tratta di osservazioni puntuali riferite alla progettualità che dovrà essere sviluppata in sede di attuazione dei piani previsti per ogni singola area dismessa.	L'osservazione viene accolta parzialmente, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.	
	10	Messa in sicurezza fermata TPL "Viadotto A9" con costruzione di una banchina	A	L'attrezzaggio e la messa in sicurezza generalizzata delle fermate TPL deve essere inserita in uno specifico Piano Particolareggiato, che preveda gli interventi puntuali su ogni fermata.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.	
	11	Nuova stazione Como Camerlata - Attestamento TPL e percorsi pedonali	A	I percorsi e i collegamenti TPL sono già stati valutati in sede di progettazione e condivisi con Regione Lombardia e Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese. I percorsi pedonali sono già stati valutati in sede progettuale, ma verrà trasmessa l'osservazione al RUP del progetto.	\	
	12	No percorsi ciclabili coincidenti con corsie TPL frequentate	NNA	Il Codice della Strada consente la realizzazione di percorsi ciclabili coincidenti con le corsie preferenziali del TPL e le verifiche da effettuare per garantire la sicurezza della circolazione sui medesimi percorsi di entrambe le tipologie di veicoli.	\	

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
# 5	13	Capolinea P.le San Gottardo e Capolinea Cimitero Monumentale	AP	Le nuove configurazioni proposte sono delle ipotesi che dovranno poi essere valutate e condivise con l'Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese e con il gestore del servizio TPL. Si veda la controdeduzione e le relative modifiche indicate al # 4.	L'osservazione viene parzialmente accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano che le nuove configurazioni proposte sono ipotesi e dovranno essere condivise.
	14 - 15	Attestamenti TPL n città	AP	Vedasi controdeduzione # 4	\
	16	Aumento del servizio nei giorni festivi, nel periodo estivo e alla sera	NNA	L'aumento delle corse e del servizio nei giorni festivi, nel periodo estivo e alla sera è una richiesta pervenuta da parte dei residenti e dei turisti nelle prime fasi di redazione del PGTU. Pertanto, si ritiene importante mantenere tale previsione in quanto è necessaria per poter raggiungere gli obiettivi di spostamento di quota di utenza sul trasporto pubblico.	\
	17	Servizio delle aree con scarsa domanda	AP	L'istituzione del servizio nelle aree con scarsa domanda è una richiesta avanzata da parte dei residenti di tali zone. La deviazione della Linea C50 consentirebbe di risolvere parzialmente il problema nel breve periodo e si ritiene di facile realizzazione. Nella descrizione del collegamento di lungo periodo è già condizionata dalla realizzazione di importanti interventi infrastrutturali.	\
	18	Servizi alla nuova Stazione Camerlata	A	Vedasi controdeduzione # 5.11	\
	19	Moderazione traffico	A	Vedasi controdeduzione # 2	\
	20.a	Eliminazione sosta nel tratto urbano di via Torno	NNA	Nel tratto urbano di via Torno ci sono stalli di sosta utilizzati dai residenti e risultano essere di difficile eliminazione; inoltre, non risultano segnalazioni in merito a problematiche alla circolazione a causa di tale sosta.	\
	20.b	Via Milano riservata ai bus in entrambi i sensi	NNA	Tale provvedimento non risulta fattibile nel breve periodo. Potrebbe essere valutato solo a seguito di importanti interventi infrastrutturali che interessino buona parte della Convalle, ma che non sono oggetto del PGTU.	\
	20.c	Percorribilità per il TPL delle via Dante e Don Minzoni	NNA	Rispetto allo stato attuale non è prevista nessuna modifica sulle vie Dante e Don Minzoni che compromette la circolazione del TPL.	\
	21	Piazza Matteotti - Attestamento TPL	AP	Vedasi controdeduzione # 4	\
	22.a	Interventi di moderazione del traffico	A	Vedasi controdeduzione # 2	\
	22.b	Rotatoria via Bellinzona/via Per Cernobbio: transito autobus	A	In fase di progetto esecutivo è stata verificata la transitabilità in tutte le origini e destinazioni delle varie tipologie di autobus.	\
	22.c	Rotatoria via Bellinzona/via Per Cernobbio: prolungamento corsia preferenziale	NNA	Il prolungamento della corsia preferenziale fino all'imbocco della rotatoria comporterebbe una diminuzione della capacità della stessa con gravi conseguenze sulla circolazione veicolare di via Per Cernobbio.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
	22.d	Rotatoria via Bellinzona/via Per Cernobbio: controllo sosta	AP	Il progetto esecutivo prevede una modifica sezione stradale nel tratto indicato nell'osservazione che dovrebbe eliminare la problematica evidenziata.	\
	5.22 d	Banchina fermata "Roncate"	A	Vedasi controdeduzione # 5.10	\
	23.a	Rotatoria Lissi/varesina	AP	Il progetto esecutivo della rotatoria prevede la transitabilità di tutte le tipologie di autobus lungo la via Varesina (non saranno consentite le manovre di svolta e inversione).	\
	23.b	Sosta tra civici 110 e 120 di via Varesina	NNA	Il nuovo assetto infrastrutturale è stato realizzato nell'ambito degli interventi previsti nel PII "Ex Trevitex" e non si ravvisa la necessità di modifiche e/o eliminazione di posti auto. Inoltre, data la domanda di sosta della zona, l'eliminazione di tali posti auto (che erano esistenti anche prima dell'intervento) comporterebbe gravi disagi ai residenti e agli utenti delle attività presenti.	\
	24	Viabilità Lazzago	A	Le osservazioni presentate sono relative ad aspetti che dovranno essere considerati nelle successive fasi progettuali.	\
	25.a	Riqualificazione fermate zona "Albate Camerlata"	A	Vedasi controdeduzione # 5.10	\
	25.b	Rotatoria via Canturina	A	Le osservazioni presentate sono relative ad aspetti che dovranno essere considerati nelle successive fasi progettuali.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.
	25.c	Eliminazione attraversamenti rialzati via Acquanera	A	Vedasi controdeduzione # 2	\
	25.d	No ripristino svolta a sinistra da via Napoleona a via Canturina (nodo Camerlata)	NNA	L'introduzione di tale intervento dovrà essere oggetto di una specifica valutazione e simulazione degli effetti che la modifica comporterà su tutte le componenti veicolari.	\
	25.e	Accumuli su via Badone	AP	Le corsie per la svolta a sinistra in via Badone sono due; andrebbe resa meglio fruibile quella a sinistra regolando l'uscita dal parcheggio, oggi libera.	\
	25.f	Via Rienza, fermate TPL	A	Vedasi controdeduzione # 5.10	\
# 6	\	Interventi su varie fermate TPL	A	Vedasi controdeduzione # 5.10	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione		CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
UNIONE ITALIANA DEI CIECHI E DEGLI IPOVEDENTI (PG n. 83116/2021)	# 1	\	Installazione di segnalatore acustico a favore dei non vedenti in alcuni impianti semaforici indicati nella nota trasmessa	A	Le proposte dovranno recepite all'interno del PEBA (Piano Eliminazione Barriere Architettoniche).	L'osservazione verrà trasmessa al Settore competente in materia di impianti semaforici allo scopo di sollecitare, ove possibile, un intervento (nelle more dell'approvazione dei piani) sugli impianti semaforici segnalati.
CHIESA CATTEDRALE DI COMO (PG n. 83248/2021)	# 1	1	Rivedere la norma di impossibilità di accesso totale ai disabili nelle aree adiacenti alla Cattedrale	AP	Trattasi di modifica puntuale dell'attuale regolamentazione dell'area pedonale istituita nell'intorno del Duomo e, pertanto, non di competenza del PGTU.	L'osservazione verrà trasmessa al Settore competente e valutata la modifica richiesta, di concerto con la Polizia Locale, nelle more dell'approvazione del piano.
		2	Rivedere destinazione area pedonale tratto di strada di via Bellini	NNA	L'istituzione dell'area pedonale è stata attuata allo scopo di migliorare la vivibilità di via Porta e ridurre gli ingressi abusivi all'interno della ZTL da parte dei veicoli provenienti da via Bellini.	\
		3	Consentire alcune fasce orarie in area pedonale per l'accesso all'area pedonale intorno al Duomo	NNA	L'Area Pedonale istituita nell'intorno del Duomo ha la finalità di riservare un'area di pregio in Centro Storico alla sola fruibilità pedonale. L'istituzione di fasce orarie nelle quali è garantito l'accesso creerebbe forti disagi alla mobilità pedonale nonché vanificherebbe la pedonalizzazione che è stata realizzata.	\
SIG. ANGELO MAMBRETTI (PG n. 83611/2021)		1	Percorribilità pedoni in via Castellini	A	L'osservazione è accoglibile. Come indicato al capitolo B.4.2 le soluzioni infrastrutturali riguardanti alla viabilità secondaria sono demandate alla redazione dei Piani Particolareggiati delle Isole Ambientali.	A seguito di segnalazioni, è già previsto un intervento con segnaletica orizzontale/verticale in via Castellini al fine di migliorare le condizioni di sicurezza della via, compreso l'istituzione di un percorso pedonale.
		2	Incrocio via Castellini - via Pastrengo	A	L'osservazione è accoglibile. Come indicato al capitolo B.4.2 le soluzioni infrastrutturali riguardanti alla viabilità secondaria sono demandate alla redazione dei Piani Particolareggiati delle Isole Ambientali.	A seguito di segnalazioni, è già previsto un intervento con segnaletica orizzontale/verticale in via Castellini al fine di migliorare le condizioni di sicurezza della via, compreso un miglioramento dell'intersezione.
		3	Via Carso - Attraversamento pedonale in prossimità fermata bus	AP	L'istituzione di un passaggio pedonale a raso in prossimità della fermata del bus è già stato valutato e non risulta fattibile in quanto non vi è la visibilità necessaria a garantire gli attraversamenti in sicurezza, anche con l'istituzione con il limite di velocità a 30 Km/h. Nell'ambito della redazione del Piano Particolareggiato dell'Isola Ambientale nella quale ricade via Carso, dovrà essere esaminata la situazione e individuata una soluzione che permetta l'attraversamento in sicurezza.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
# 1	4	Problematiche via Montelungo	AP	La soluzione proposta non è accoglibile in quanto rende necessario interventi infrastrutturali e un allungamento dei percorsi da effettuare da parte dei residenti. Nell'ambito della redazione del Piano Particolareggiato dell'Isola Ambientale nella quale ricade via Montelungo, dovrà essere esaminata la situazione e individuata una soluzione che risolva la situazione ad esempio con l'istituzione di una strada scolastica con limitazione degli accessi.	\
	5	Via Rienti	AP	Gli interventi proposti sono di tipo infrastrutturale che non competono al redigendo PGTU.	L'osservazione verrà trasmessa al Settore competente allo scopo di sollecitare, ove possibile, un intervento (nelle more dell'approvazione dei piani) sulla via per migliorare la situazione esistente.
	6	Via Cigalini	AP	Trattasi di modifica puntuale dell'attuale regolamentazione della via Cigalini e, pertanto, non di competenza del PGTU.	L'osservazione verrà trasmessa al Settore competente e valutata la modifica richiesta, di concerto con la Polizia Locale, nelle more dell'approvazione del piano.
	7	Svolta a sinistra in via Magenta da viale Giulio Cesare	A	L'osservazione è accoglibile. Come indicato al capitolo B.4.2 le soluzioni infrastrutturali riguardanti alla viabilità secondaria sono demandate alla redazione dei Piani Particolareggiati delle Isole Ambientali o, in alternativa, all'interno del progetto di eliminazione della svolta.	\
	8	Modifica regolamentazione via Oltrecolle	NNA	L'assetto infrastrutturale presente in via Oltrecolle è stato attuato allo scopo di migliorare le condizioni di sicurezza della strada. La realizzazione di una doppia corsia in discesa comporterebbe un aumento della velocità dei veicoli e un maggior rischio di incidente.	\
	9	Inserimento scuola professionale Associazione Cometa e percorso ciclo-pedonale via Rienti	A	Verrà aggiornata la tavola 04.	\
	10	Ex Caserma De Cristoforis	AP	Le indicazioni progettuali relative all'ambito dell'Ex Caserma De Cristoforis dovranno essere valutate all'interno dello specifico piano particolareggiato che non è di competenza del redigendo PGTU. Il progetto della pista ciclopedonale tiene conto del potenziale conflitto evidenziato.	L'osservazione dovrà essere trasmessa e recepita nell'ambito del piano particolareggiato che verrà redatto per l'ambito in esame.
	11	Ulteriori eventi di confronto Modifica testo	A	Viene accolta la modifica al testo proposta. A seguito dell'adozione del piano, prima del termine della presentazione delle osservazioni previsto dalla norma, verrà effettuato un ulteriore momento di presentazione del piano.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
<b>AGENZIA TRASPORTO PUBBLICO LOCALE COMO-LECCO-VARESE</b>  (PG n. 84625/2021)	# 1	1 Capolinea di Piazzale San Gottardo	AP	Le nuove configurazioni proposte sono delle ipotesi che dovranno poi essere valutate e condivise con l'Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese e con il gestore del servizio TPL. Per quanto riguarda Viale Innocenzo XI allo stato attuale non è possibile prevedere spazi per l'attestamento delle linee TPL.	L'osservazione viene parzialmente accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano che le nuove configurazioni proposte sono ipotesi e dovranno essere condivise.
		2 Prevedere possibilità di manovra e stallo per mezzi autosnodati in Piazzale San Gottardo	AP	In sede di progettazione della nuova configurazione del piazzale per l'attestamento degli autobus dovrà essere verificata la transitabilità dei mezzi.	L'osservazione viene parzialmente accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.
		3 Linee C28, C29, C43 - Attestamento in Piazza Cavour	AP	Allo scopo di migliorare le condizioni di circolazione stradale è necessario procedere con una rivisitazione dei capilinea presenti in Centro Città; tale rivisitazione dovrà essere concordata con l'Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese e con il gestore del servizio TPL. Risulta fattibile la previsione della sola fermata delle linee.	L'osservazione viene parzialmente accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.
		4 Attestamento linea C43 in piazzale San Gottardo	A	Risulta fattibile la previsione della sola fermata e transito in piazza Cavour.	\
		5 P.za Matteotti, verificare proposte viabilistiche	A	Allo scopo di migliorare le condizioni di circolazione stradale è necessario procedere con una rivisitazione dei capilinea presenti in Centro Città; tale rivisitazione dovrà essere concordata con l'Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese e con il gestore del servizio TPL. Dovranno essere effettuate le necessarie verifiche della soluzione proposta in sede di progettazione e di individuazione della soluzione ottimale. Potrà essere previsto un periodo di sperimentazione con interventi minimali al fine di valutare compiutamente la soluzione.	L'osservazione viene parzialmente accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.
		6 Capolinea univoco Linea C60	A	L'individuazione del capolinea univoco dovrà essere effettuata in accordo con l'Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese e con il gestore del servizio TPL, tenendo conto di quanto previsto nel PGTU.	\
		7 Stazione Unica di Como-Camerlata - Transito della linea R Link Como-Varese	AP	Tale soluzione dovrà essere valutata in accordo con l'Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese e con il gestore del servizio TPL, tenendo conto di quanto previsto nel PGTU e valutando le modifiche infrastrutturali necessarie.	\
		8.a Linee TPL aggiuntive nella zona Ospedale Sant'Anna - Montano Lucino - Breccia - San Fermo	AP	Tale soluzione dovrà essere valutata in accordo con l'Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese e con il gestore del servizio TPL, tenendo conto di quanto previsto nel PGTU, valutando le modifiche infrastrutturali necessarie e verificando l'effettiva domanda.	L'osservazione viene parzialmente accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano la proposta di nuova linea TPL.
		8.b Nuovi stalli di sosta presso Ospedale Sant'Anna	NNA	Tale richiesta deve essere valutata con l'ospedale per l'individuazione degli spazi necessari che possono ricadere anche al di fuori del confine comunale.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
	9	Priorità mezzo pubblico	A	Tale tipologia di interventi rientrano all'interno dei sistemi ITS previsti all'interno del PGTU.	\	
	10	Interventi di moderazione del traffico lungo i percorsi TPL	A	Viene inserita l'indicazione di attenzionare le strade interessate dai percorsi TPL e, nel caso siano previsti interventi di moderazione del traffico, gli stessi dovranno essere compatibili con il trasporto pubblico locale. In sede di redazione dei Piani Particolareggiati relativi alle Isole Ambientali dovranno essere verificate e, ove possibile o necessario, risolte le difficoltà evidenziate.  Vedasi anche il Regolamento Viario.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano e nello specifico capitolo del Regolamento Viario quanto indicato nella controdeduzione.	
<b>PROVINCIA DI COMO</b>  (PG n. 85080/2021)	# 1	1.a	Intervento Decathlon (Accordo di Pianificazione) Inserimento percorso ciclopedonale via Cecilio-via Pasta	A	Verrà aggiornata la Tavola 04 e inserito il riferimento dell'Accordo di Pianificazione all'interno della sezione relativa agli interventi previsti a Lazzago.	\
		1.b.1	Inserimento dell'intervento di sistemazione della rotatoria nello scenario di breve termine - Coerenza degli interventi previsti nel PGTU con quanto previsto nell'Accordo di Pianificazione	AP	L'intervento di sistemazione della rotatoria, così come previsto nel PGTU (sono previsti interventi più estesi rispetto a quanto indicato nell'Accordo di Pianificazione) verrà mantenuto all'interno dello scenario di medio-lungo periodo in quanto i tempi di attuazione del progetto sono gli stessi, indipendentemente dal suo inserimento nello scenario a breve o in quello a medio-lungo termine. L'idea progettuale tiene già in considerazione degli interventi previsti nell'Accordo di Pianificazione, che dovranno essere ricompresi nelle varie fasi progettuali, così come il progetto dovrà essere condiviso con i vari soggetti coinvolti.	Verrà inserito il riferimento dell'Accordo di Pianificazione all'interno della sezione relativa agli interventi previsti a Lazzago e le azioni che dovranno essere intraprese in fase progettuale.
		1.b.2	Interventi infrastrutturali di area vasta - Rendere coerente il PGTU con gli atti di pianificazione sovraordinati	A	All'interno del capitolo specifico verrà dettagliato quanto richiesto.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.
		1.b.3	Tracciato Canturina bis	A	La Tavola 06 verrà aggiornata con quanto richiesto.	\
		2.a	Offerta di sosta relativa ai Nodi di Interscambio e Nodi di Attestamento	NNA	La natura del PGTU prevede di impiegare le infrastrutture già presenti sul territorio e, ove necessario, procedere con modifiche tali per cui non siano necessari rilevanti interventi infrastrutturali o consumo di aree. Pertanto, l'offerta prevista tiene conto delle aree di sosta già presenti sul territorio (unica eccezione il NA in Ticosa, per il quale già lo strumento urbanistico prevede un'area di sosta nell'ambito) e, a seguito di specifica analisi, individua gli interventi da mettere in atto per migliorarne l'appetibilità e la fruibilità.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione		CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
		2.b	Tempistiche attuazione singoli interventi	NNA	All'interno del PGTU non è possibile dettagliare le tempistiche dei singoli interventi in quanto molti di essi non sono finanziati e/o previsti nei programmi delle opere pubbliche; pertanto, ci si limita ad indicarne la priorità e l'inserimento negli scenari di breve o medio-lungo termine.	\
<b>ACUS COMO - ANCE COMO - CONFARTIGIANATO IMPRESE COMO - CONFCOMMERCIO COMO - CONFESERCENTI COMO - CONFINDUSTRIA COMO - CNA COMO ORDINE DEI PERITI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI COMO</b>  (PG n. 85401/2021)	Premessa	\	Considerazioni varie su molteplici aspetti: 1- ampia fiducia sulla possibilità di cambiamento modale mezzo privato-TPL; 2- necessità di realizzazione di infrastrutture che non possono essere realizzate in tempi brevi; 3- poca attenzione alle diverse tipologie di utenza che utilizzano Como oltre ai residenti; 4- incentivi/disincentivi; 5- coinvolgimento dei Comuni contermini.	A	1- A Como il trasporto pubblico locale è ampiamente utilizzato, in particolare per gli spostamenti interni. Il piano prevede un potenziamento del TPL, prevedendo anche nuove linee (sia su gomma, sia su acqua). 2- Per ottenere risultati strategici occorre la realizzazione di infrastrutture data la carenza delle stesse sul territorio comunale; peraltro le infrastrutture previste sono in gran parte programmate e all'interno del PGTU si propongono miglioramenti e integrazioni, da recepire poi negli strumenti sovraordinati. Relativamente alla durata del PGTU, i 2 anni indicati dal CdS non sono realistici, e i Piani normalmente durano per almeno un mandato amministrativo. 3- Il miglioramento della circolazione veicolare nonché l'individuazione di nuove aree di sosta è rivolta anche e a volte in maggior parte ai city user e non solo ai residenti. 4- L'esperienza dimostra che gli incentivi spesso non bastano a modificare le abitudini degli utenti; è opportuno partire dagli incentivi, ma gli stessi devono essere abbinati ad alcuni disincentivi. 5- I comuni contermini sono già stati coinvolti nell'ambito della procedura VAS; nel caso di progetti significativi e che possono avere impatti anche al di fuori dei confini comunali, sarà necessario una fase specifica di coinvolgimento.	\
	0.2.1 ANALISI DIAGNOSI	\	Numero degli incidenti avvenuti sul territorio comunale.	NNA	I dati rappresentati nei documenti di piano sono stati forniti da parte della Polizia Locale di Como e ricomprendono tutti gli incidenti avvenuti, compresi quelli senza feriti o morti. Si è ritenuto opportuno inserire anche gli incidenti senza feriti/morti perché possono evidenziare problematiche che, nel lungo periodo, possono causare incidenti mortali.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
	0.2.2 OBIETTIVI E STRATEGIE DI PIANO	a	Ampliamento ZTL/ZTM e Isole Ambientali	NNA	L'istituzione di nuove ZTL/ZTM e Isole Ambientali è demandato all'attuazione degli specifici Piani Particolareggiati, all'interno dei quali dovranno essere individuate le strade che possono essere caratterizzate da limitazione della velocità e/o interventi di moderazione del traffico.	\
		b	Riduzione della velocità	NNA	La limitazione a 30 km/h della velocità potrà essere introdotta solo sulle strade classificate locali e con particolari caratteristiche. Inoltre per "riduzione della velocità" si intende anche ridurre la velocità di quei veicoli che ad oggi non rispettano i limiti di velocità imposti (si ricorda che in centro abitato il limite di velocità è 50 Km/h); tutto ciò allo scopo di diminuire l'incidentalità e in particolare la gravità delle conseguenze.	\
		c	Rimodulazione delle tariffe della sosta, no ad aumenti generalizzati	NNA	Rimodulazione non significa aumento generalizzato, ma studio di un sistema organico di tariffazione di uso delle diverse modalità di trasporto. Inoltre il piano prevede una nuova struttura tariffaria, ma rimanda l'individuazione delle tariffe a uno studio dettagliato che comprenda tutto il territorio.	\
	RELAZIONE DI PIANO A - LINEE GUIDA DEL PIANO	A.2.3	Gli interventi richiamano più a un PUM che a un PGTU	NNA	Vedasi la controdeduzione alle considerazioni in Premessa.	\
		A.2.4	Incentivi/Disincentivi	NNA	L'esperienza dimostra che gli incentivi spesso non bastano a modificare le abitudini degli utenti; è opportuno partire dagli incentivi, ma gli stessi devono essere abbinati ad alcuni disincentivi. All'interno del piano, inoltre, sono contenute diverse indicazioni relative agli incentivi.	\
		A.2.5.a	Modifiche al servizio ferroviario esistente sulla linea FNM - Tempistiche dei passaggi a livello	AP	L'intervento esula dagli orizzonti di Piano ma si è ritenuto opportuno evidenziare il problema proponendo un'ipotesi di risoluzione delle problematiche, tenendo presente che i tempi di "gestazione" di un'operazione del genere sono lunghi. Il miglioramento dei tempi dei PL è auspicabile, ma allo stato attuale i vincoli imposti dalla normativa nazionale non consentono grossi cambiamenti.	\
		A.2.5.b	Modifiche asse adiacente linea ferroviaria Borghi Lago	NNA	L'eliminazione della corsia preferenziale di via Nazario Sauro confligge con gli obiettivi strategici del PGTU riguardanti il miglioramento della circolazione del TPL; inoltre la strozzatura presente all'imbocco della via all'intersezione con viale Battisti comporta una forte riduzione della capacità della viabilità stessa.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
	A.4.2	Classificazione della rete stradale	NNA	<p>La classificazione stradale è stata effettuata tenendo in considerazione anche le caratteristiche delle strade esistenti, nonché il volume di traffico che le attraversano.</p> <p>Si precisa che strade "di quartiere" e "interquartiere" appartengono normativamente alla stessa classe E, che sono il livello più alto di classificazione delle strade urbane che possiamo applicare a Como.</p> <p>Se si vuole classificarli in una classe superiore occorre metterli nella classe D (scorrimento), il che comporterebbe la necessità di rivisitazione delle stesse strade e una serie di problemi (intersezioni, controllo velocità, eliminazione posti auto, ecc.).</p> <p>Per quanto riguarda via Bixio, è stato optato per una classifica prudente (Locale interzonale) che esclude interventi pesanti di moderazione del traffico, ma lascia la possibilità di intervenire con efficacia per garantire la sicurezza della circolazione, non solo dei veicoli.</p>	\
	B.1.1 B.1.2	Nodi di interscambio	A	I suggerimenti dovranno essere considerati e valutati in fase di redazione degli specifici Piani Particolareggiati.	\
	B.1.3	Proposta di un "Piano Tariffario"	A	Nel Piano è ipotizzato un "rimodulamento delle tariffe della sosta" che favorisca comportamenti virtuosi, ma suggerisce anche di adottare un sistema tariffario integrato che favorisca l'intermodalità, utilizzando le tecniche di pagamento elettronico più avanzate.	\
	B.2.1.2	Modifica temporizzazione semafori pedonali	AP	<p>Nella Relazione, al paragrafo B2.1.2, si segnala la necessità di attrezzare il percorso di collegamento tra la Stazione S. Giovanni (ed i parcheggi esistenti/previsti) ed il Centro città.</p> <p>Si evidenzia che la temporizzazione dei semafori pedonali è in parte normata e in parte deve essere compatibile con la circolazione veicolare, allo scopo di non incrementare la congestione.</p>	\
	B.2.1.3	Cucire i PP sui quartieri e le strade residenziali	A	La previsione di realizzazione di Piani Particolareggiati per specifici temi e specifiche aree ha la finalità di "cucire" al meglio le scelte progettuali ai contesti nei quali dovranno essere applicate.	\
	B.2.1.4	Piano di illuminazione dei Passaggi Pedonali	A	Tale argomento dovrà essere incluso nei temi da affrontare nella redazione del PEBA.	\
	B.2.2.a	Compatibilità tra bici e mezzi motorizzati	NNA	In Relazione, al par. B2.2.2, non si parla di "una sempre maggiore limitazione dell'accesso dei mezzi privati alla ZTL", ma solo di "interventi generalizzati di moderazione del traffico" per risolvere specifiche situazioni di pericolo.	\
	B.2.2.b	Convivenza critica tra bici, pedoni, e-bike, monopattini elettrici	A	Si condivide la criticità, ma risulta molto problematico separare le sedi; molto spesso gli utenti di questi mezzi, piedi compresi, ritengono di non essere tenuti al rispetto delle regole di circolazione. Il problema va affrontato con i controlli, il rispetto dei limiti di velocità (magari imposti con la tecnologia) e con l'educazione al rispetto delle regole.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
RELAZIONE DI PIANO B - INTERVENTI DI PIANO	B.2.2.c	Attrezzare sistemi di protezione e custodia delle bici nei nodi NI e NA	A	Si condivide l'importanza della protezione e custodia; nel Piano sono indicati i nodi in cui predisporre queste attrezzature, nonché i terminal del TPL nei quali devono essere previste tali attrezzature.	\
	B.3	Sistema tariffario integrato	A	Il Sistema tariffario integrato previsto in Regione Lombardia, che nel breve periodo verrà attuato anche a Como, prevede quanto evidenziato nell'osservazione.	\
	B.4.2.a	Autosilo a servizio della funicolare	NNA	Risulta poco opportuno prevedere la realizzazione di grandi parcheggi in zone che presentano difficoltà nella viabilità di adduzione (come viale Geno). Inoltre la domanda di sosta che viene soddisfatta dai parcheggi di piazza Croggi può essere assorbita dai parcheggi esistenti in viale Geno.	\
	B.4.2.b	Limitazione circolazione in via Milano	AP	La limitazione alla circolazione in via Milano relativa ai periodo "normali" può essere attuata, come indicato nel piano, solo a seguito di grandi interventi urbanistici che modificano l'assetto infrastrutturale delle vie e delle aree limitrofe, in particolare l'area Ticosa.	\
	B.4.2.c	Piazzale Santa Teresa - Risagomatura dell'accesso in rotatoria da viale Rosselli	AP	Tale osservazione sarà valutata all'interno del Piano Particolareggiato di zona, tenendo presente che i vincoli presenti non consentono grandi modifiche all'assetto esistente.	\
	B.4.2.d	Piazza Matteotti - Sperimentazione nuovo assetto	A	Il nuovo assetto sarà studiato nel dettaglio e si concorda con la necessità di un periodo di sperimentazione.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.
	B.4.2.e	Via Bellinzona Strada a vocazione residenziale e commerciale	NNA	Via Bellinzona attraversa diversi ambiti residenziali e commerciali, in particolare il centro di Monte Olimpino e di Ponte Chiasso, con tutte le problematiche che esso genera. L'assenza di alternative infrastrutturali, purtroppo, generano un uso improprio della strada.	\
	B.4.2.f	Via Bixio	AP	Verrà rivalutata la soluzione proposta al fine di verificare eventuali migliorie da apportare o ulteriori soluzioni progettuali.	\
	B.4.2.g1	Modifica dei tempi semaforici nodo di Camerlata	A	La modifica deve essere attentamente valutata in quanto non deve generare un complessivo maggior grado di congestione sull'intero nodo.	\
	B.4.2.g2	Rotatoria incrocio Paoli - Lissi - Repubblica Romana	NNA	La realizzazione di una rotatoria risulta non fattibile in quanto non sono presenti spazi tali per cui si riuscirebbe a realizzare una rotatoria di dimensioni consone al flusso veicolare da smaltire. Inoltre, in via Paoli è presente una serie di semafori con onda verde e l'introduzione di una rotatoria vanificherebbe i benefici di tale regolazione.	\
B.4.2.h	Incrocio Oltrecolle/Madruzzo - Eliminazione svolta a sinistra a raso con sottopasso carrabile	NNA	La realizzazione di un sottopasso carrabile risulta essere impraticabile per la mancanza di spazio adeguato e per l'importanza delle opere infrastrutturali che devono essere realizzate.	\	

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
	B.4.2.i	Collegamento autosilo Valmulini da rotatoria via Oltrecolle/Caserme	NNA	Nella relazione si lamenta la difficoltà a raggiungere l'autosilo di Valmulini e proposte valide per una migliore accessibilità sono ben accette, ma la soluzione prospettata risulta essere di difficile attuazione, di grande impatto e non sostenibile economicamente.	\	
	B.4.2.l	Via Scalabrini - Passaggio a Livello - Realizzazione sovrappasso	NNA	La proposta può essere interessante se consente l'eliminazione del PL mantenendo la connettività delle strade, ma la soluzione prospettata risulta essere di difficile attuazione, di grande impatto e non sostenibile economicamente.	\	
	B.4.2.m	Incrocio Via Varesina/Via Risorgimento - Realizzazione rotatoria	A	La proposta viene presa in considerazione.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.	
	B.4.2.n	Incidenti in via Varesina per spartitraffico	NNA	Lo spartitraffico è stato realizzato per evitare le svolte a sinistra dei veicoli che da via Varesina si immettevano in via Della Bastiglia. Gli incidenti che sono avvenuti non sono da imputare alla presenza dello spartitraffico ed, inoltre, lo stesso consente l'attraversamento pedonale in sicurezza in prossimità di una fermata del bus.	\	
	B.5.1	Gestione coordinata di tutto il sistema tariffario	A	Vedasi osservazione B.1.3	\	
	B.5.2	Ridisegno area mercatale Viale Cattaneo - Viale Battisti con creazione posti auto	NNA	L'Area contigua alle mura in viale Cattaneo-viale Battisti risulta essere compresa nella ZTL della Città Murata ed è stata istituita allo scopo di valorizzare le mura esistenti, nonché creare un'area pedonale utilizzabile per diversi scopi. La creazione di un parcheggio in tale area confligge con gli obiettivi strategici del PGTU.	\	
	B.5.4	Individuazione ZPRU	NNA	L'individuazione della ZPRU non è solamente collegata alla sosta, ma anche all'individuazione di zone nelle quali vigono particolari condizioni di traffico.	\	
	B.7	Installazione di spartitraffico "New Jersey"	NNA	L'introduzione di spartitraffici con elementi "New Jersey" eliminerebbe la possibilità di alcune tipologie di incidenti, ma limiterebbe la fruibilità della strada in caso di incidenti o lavori stradali nonché comporterebbe un aumento della velocità da parte degli utenti in quanto gli stessi si sentirebbero più sicuri e quindi maggiormente propensi ad aumentare la velocità.	\	
RESIDENTI VIA CAPRANI (PG n. 75680/2021 PG n. 84458/2021 PG n. 84568/2021 PG n. 84569/2021 PG n. 84571/2021)	# 1	\	Modifica alla segnaletica esistente con creazione di corsia di accumulo per la svolta a sinistra da via Oltrecolle verso via Caprani	A	La proposta verrà valutata dagli uffici competenti.	L'osservazione verrà trasmessa al Settore competente allo scopo di effettuare una valutazione di quanto richiesto e, ove possibile, un intervento (nelle more dell'approvazione del piano).

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
FIAB (PG n. 83680/2021)	# 1	1	Risultati strategia di breve periodo	NNA	Quanto indicato dall'osservante è una modifica radicale delle abitudini di migliaia di cittadini che non può essere attuata nel breve periodo, ma che richiede interventi infrastrutturali importanti e lunghi periodi per essere raggiunta. Gli interventi di breve periodo hanno lo scopo di iniziare tale percorso e, in particolare, risolvere criticità legate alla mobilità cittadini che quotidianamente creano disagi a tutti gli utenti della strada.	\
		2	Ampliamento dei posti auto in Convalle senza riduzione dei posti auto esistenti	NNA	L'attuale offerta di sosta non consente di soddisfare le esigenze di molte categorie di utenti, in particolare dei residenti. Pertanto, una rimodulazione dei parcheggi lungo strada è possibile solamente a seguito della realizzazione di nuove aree di sosta, preferibilmente in sede propria, come tra l'altro previsto anche all'interno del PGT.	\
		3	Mancata implementazione del TPL	NNA	Il TPL viene potenziato attraverso una migliore organizzazione della rete e soprattutto attraverso una offerta più articolata che prevede il prolungamento degli orari delle corse alla sera e nei giorni festivi, nonché con l'intervento su tutte le diverse tipologie di trasporto pubblico.	\
	# 2 OSSERVAZIONI SULLA RETE CICLABILE STATO DI FATTO	1	Analisi dello stato attuale TAV 04 Non è indicato Lato Est di via Napoleona recentemente asfaltato	NNA	Il percorso individuato risulta essere il marciapiede esistente sul lato est di via Napoleona; lo stesso non risulta avere le caratteristiche necessarie al fine di essere individuato come percorso ciclopedonale.	\
		2	Analisi dello stato attuale TAV 04 Manca il collegamento tra la Passeggiata Gelpi, parco Villa Olmo ed il marciapiede ciclopedonale della SS 340 Regina	A	Verrà aggiornata la Tavola 04 con l'indicazione del percorso, che per un breve tratto (parcheggio ristorante Villa Olmo) è in promiscuo con i veicoli.	\
		3	Analisi dello stato attuale TAV 04 Non sono indicate tutte le tratte esistenti di corsie preferenziali dei Bus ciclabili	AP	A seguito delle modifiche introdotte dal CdS nonché delle varie modifiche infrastrutturali, non è possibile considerare tali corsie come ciclabili esistenti, ma dovranno essere valutate dagli uffici competenti, anche nelle more di approvazione del piano.	\
		4	Analisi dello stato attuale TAV 04 Percorso campestre in Spina Verde dal confine di San Fermo a piazza Camerlata	NNA	Trattasi di un percorso turistico e naturalistico ricadente all'interno di un parco regionale, e si ritiene non compatibile con le finalità dei percorsi ciclabili contenuti nel PGTU.	\
		5	Osservazione: la TAV 04 riporta tratti di piste ciclabili scollegate tra loro e con la pista di progetto della Dorsale dei Pellegrini	NNA	La Tavola 04 riporta i tracciati della rete esistente che, come indicato nei documenti fin qui pubblicati, risulta frammentata e non collegata. Quanto osservato viene affrontata nella fase progettuale.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
# 3 OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DI CICLABILITA'	1	Si richiede che i percorsi ciclabili siano sempre separati da quelli pedonali e non sui marciapiedi	AP	Osservazione accolta parzialmente in quanto a livello progettuale si tende a creare percorsi separati, ma le particolarità della rete viabile comasca nonché i vincoli presenti e lo spazio ridotto non consentono di attuare tale richiesta lungo tutti i percorsi. Nel Regolamento Viario che è indicato che è preferibile una condizione di separazione / specializzazione delle sedi pedonali e ciclabili.	\
	2	Ricomprenda il collegamento ciclabile dall'asse portante della via dei Pellegrini-EuroVelo 5 verso il liceo Scientifico, la Magistri Cumancini, le stazioni FNM di Como Lago, Como Borghi, Ex Ospedale Sant'Anna, con il parco Negretti	A	Si accoglie l'osservazione presentata. I vari percorsi dovranno essere valutati all'interno dei Piani Particolareggiati, individuandone il percorso ottimale e maggiormente fattibile.	\
	3	Non rinvii ai Piani Particolareggiati la definizione delle strade urbane ciclabili	NNA	Le isole ambientali riportate nel Piano rappresentano una prima indicazione delle aree all'interno delle quali mettere in atto politiche di riqualificazione urbana, di traffic calming, di accessibilità e di fruibilità. Vista la necessità di affrontare le problematiche sotto diversi aspetti (progettuali, di comunicazione e di partecipazione) non è questa la fase per indicare strade con funzioni particolari o limiti di velocità.	\
	4	Intero percorso di viale Geno lato Est come tratta ciclabile e pedonale attualmente fortemente fruito	A	Verrà inserito tale percorso all'interno della tavola di progetto.	\
	5	Inserimento fin dal breve periodo del limite di 30 Km/h nelle Isole Ambientali	NNA	Le isole ambientali riportate nel Piano rappresentano una prima indicazione delle aree all'interno delle quali mettere in atto politiche di riqualificazione urbana, di traffic calming, di accessibilità e di fruibilità. Vista la necessità di affrontare le problematiche sotto diversi aspetti (progettuali, di comunicazione e di partecipazione) non è questa la fase per indicare strade con funzioni particolari o limiti di velocità. Si concorda comunque sulla necessità di individuare all'interno di alcune Isole Ambientali il limite di 30 Km/h.	\
	6	A pag. 63 si è erroneamente scambiato est con ovest	A	Osservazione accolta	\
	7	Preveda l'attraversamento protetto e sicuro di piazza Camerlata	NNA	Gli attraversamenti di Piazza Camerlata sono regolati da impianto semaforico.	\
	8	Imponga finalmente la ciclo-pedonalizzazione in ZTL di Viale Geno e di Borgovico vecchio con cancellazione dei parcheggi ed accesso limitato ai residenti ed ai soli fruitori degli esercizi pubblici risolvendo le criticità che pure il Piano in fase di analisi così chiaramente delinea	AP	L'obiettivo futuro, ma non immediato, è quello di riqualificare strade e piazze la cui vocazione è prevalentemente pedonale e ciclabile, tra cui Viale Geno e Via Borgovico vecchio; tale fattispecie viene indicata nel piano, ma con una visione di lungo periodo.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
	9	Proponga la fruizione anche per la mobilità dolce, bici e pedoni, degli spazi sottratti alla sosta lungo strada e non li destinati esclusivamente a spazi per tavolini e dehors degli esercizi pubblici	NNA	In questi ultimi tempi la richiesta di spazi lungo la strada per l'installazione del Dehors è stata motivata e consentita dall'amministrazione comunale a causa dell'emergenza sanitaria. Trattandosi di spazi puntuali e comunque circoscritti non possono essere destinati a spazi ciclabili.	\
	10	Proponga all'Amministrazione la realizzazione dell'Albero dei rischi anche per le biciclette (All.2 pag. 194)	A	Il Piano propone l'istituzione di un ufficio per il monitoraggio e suggerisce un metodo per fare l'analisi dei rischi. Nulla impedisce che nella sua implementazione non si prevedano diverse analisi dei rischi tra cui quella per la mobilità ciclabile.	\
	11	Proporre ciclopedonale dal parcheggio di San Martino verso Università	A	Previa verifica di fattibilità si ritiene corretto valutare un collegamento o più collegamenti con la sede dell'Università, e in generale con i plessi scolastici. Si rimanda ai Piani particolareggiati o ai piani di settore (Biciplan) il progetto di dettaglio della rete nella sua interezza.	\
	12	Proporre l'inserimento del percorso storico di grande valore turistico lungo le vie Regina Teodolinda, via Rimoldi, via Colonna che consente di toccare gli edifici storici di pregio internazionale (San Cosma e Damiano, Sant'Abbondio, ex san Lazzaro, San Carpofo, monumento di P.zza Camerlata di Cattaneo e Radice	NNA	Si rimanda ai Piani Particolareggiati per i progetti di valorizzazione e recupero di percorsi di pregio storico e architettonico che possono avere delle ricadute sull'organizzazione della circolazione veicolare.	\
	13	In vista di una eventuale chiusura del percorso ciclabile in area villa Olmo chiediamo comunque che venga inserita nella realizzazione del nodo rotatoria di Villa Olmo un percorso ciclabile in sede propria e protetto come descritto nel regolamento cap. 13.7	NNA	L'osservazione non può essere accolta in quanto la realizzazione di un percorso ciclabile che "aggiri" il parco di Villa di Olmo non è fattibile a causa della limitata larghezza della via Per Cernobbio, nel tratto da lago a all'intersezione con via Bellinzona.	\
#4 REGOLAMENTO VIABILITA'	1	Nelle strade di quartiere viene indicata la massima velocità come da norma generale di 50 Km/h (art.7 Regolamento di viabilità) riteniamo indispensabile che venga ridotta la velocità a 30 km /h in prossimità ed in avvicinamento delle scuole	A	Le strade in avvicinamento alle scuole o a servizio degli accessi scolastici possono essere classificate come strade urbane scolastiche, secondo le modifiche introdotte recentemente al Codice della Strada. Nel Regolamento Viario sono indicate all'interno del capitolo dedicato agli interventi di moderazione del traffico e della velocità.	\
	2	Per le strade locali ed interzonali (art.8 e art.9) il limite di 30 Km/h deve essere imposto per ragioni di sicurezza	AP	Il Piano e le norme raccolte nel Regolamento Viario, estese a tutte le Isole Ambientali, non impediscono all'Amministrazione Comunale di optare per velocità di transito ridotte (30km/h). Tali limitazioni dovranno essere accompagnate da interventi di moderazione del traffico, piattaforma unica, restringimento delle carreggiate, che competono a piani di recupero e riqualificazione urbana. In definitiva, non si condivide l'imposizione del limite di velocità in tutte le Isole Ambientali, ma si preferisce effettuare un'analisi dettagliata per ogni singolo Piano Particolareggiato.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione		CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
	OSSERVAZIONI SUL	3	Le rastrelliere per le biciclette proposte nel Regolamento (fig.34) non permette una agevole pulizia, un universale appoggio del mezzo, un aggancio sicuro, senza comportare al utente faticose. Sugeriamo pertanto che venga inserito il modello Verona (Simile a quello già sperimentato in stazione San Giovanni).	A	Osservazione accolta.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Regolamento Viario quanto indicato nella controdeduzione.
<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE "ANGELO VASSALLO"</b>  (PG n. 85282/2021)	Premessa	\	Premessa	NNA	<p>I temi indicati in premessa, relativi allo sviluppo della rete pedonale e ciclabile, nonché l'estensione di zone a traffico limitato/pedonali, il recupero e della riqualificazione di aree esterne più periferiche o l'alleggerimento del traffico sul lungo lago, politiche di riorganizzazione e incentivi per la sosta nei parcheggi di interscambio, sono tutti argomenti sviluppati e approfonditi nel documento di Piano.</p> <p>L'analisi dei flussi di traffico in termini di volumi e di origine/ destinazione è stato ampiamente sviluppato nel documento di ANALISI /DIAGNOSI in cui sono indicate le diverse tipologie di movimenti sia a livello geografico (Movimenti int-int, int-est, est-est ed est-int) che motivazionale (movimenti occasionali, pendolari, per studio, o per altri motivi) . Il dimensionamento degli spostamenti in termini di volume e distribuzione sulle strade risulta da un insieme di verifiche incrociate di dati provenienti da fonti differenti: Big data, dati Istat, dati Regione Lombardia; il tutto adeguatamente calibrato con i numerosi rilevamenti di traffico effettuati in un giorno festivo e feriale. Dati orari, continui nelle 24 ore e settimanali.</p> <p>I dati di traffico relativi a eventi significativi come "La città dei balocchi" sono stati acquisiti dai report emessi dalle società organizzatrici, inoltre a causa dell'emergenza sanitaria iniziative di questa portata non sono state più organizzate.</p>	\
	# 1 Centro storico e convalle	1	Richiesta ZTL allargata a Via Milano	NNA	Si rimanda a quanto indicato nel paragrafo B.4.2. "Interventi per settore urbano" al punto B4.2.1.	\
		2	Estensione ZTL ai viali Varese, Lecco e viale Cattaneo	NNA	La limitazione della circolazione nelle strade del cosiddetto "Girone" limiterebbe l'accessibilità ai veicoli che sono diretti lungo la sponda orientale del ramo comasco del lago, con ripercussioni su tutti i residenti dei vari comuni.	\
		3	Creazione nuove zone pedonali	AP	Le zone pedonali indicate nell'osservazione sono ricomprese all'interno della ZTL "Città Murata", la quale risulta essere a privilegio pedonale e con forti limitazioni per la circolazione dei veicoli. L'introduzione di nuove aree pedonali, però, deve essere attentamente valutata in quanto è necessario garantire l'accesso ai residenti alle proprie abitazioni, nonché l'accesso dei frontisti e fornitori.	\
		4	Pedonalizzazione lungolago	NNA	La limitazione della circolazione sul lungolago limiterebbe l'accessibilità ai veicoli che sono diretti lungo la sponda orientale del ramo comasco del lago, con ripercussioni su tutti i residenti dei vari comuni.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
	5	Riorganizzazione del "vecchio girone"	NNA	Le simulazioni di traffico che considerano una riorganizzazione del "girone" attuale non restituiscono dati significativi in termini di tempo risparmiato e di riduzione delle percorrenze, tali da giustificarne a breve la modifica. L'obiettivo resta comunque quello di preservare quella porzione di rete viaria da traffici di attraversamento e di ricerca della sosta. La soluzione potrebbe essere quella di riorganizzare la circolazione in Convalle in modo da spostare il fulcro della centralità non più sul lungo lago ma su altri itinerari. Pertanto si rimanda a studi particolareggiati con un orizzonte temporale di lungo termine.	\
	# 2 Quartieri di cintura e collegamenti convalle	1	NNA	Nel paragrafo A4.3 "Classificazione delle rete stradale e isole ambientali" il Piano indica come secondo le direttive del 1995, le Isole Ambientali dovrebbero coprire l'intera area racchiusa dai limiti dell'area urbana. Il criterio con cui sono state messe in evidenza alcune di esse non implica che non possano essere approfondite anche aree o quartieri confinanti con la città Murata. Per quanto riguarda il livello di approfondimento per ciascuna di esse, si rimanda allo sviluppo di Piani Particolareggiati.	\
2		Ipotesi intervento ultimo tratto delle ferrovie nord fino a Como Lago	AP	Quanto indicato nel piano è un'indicazione; un'analisi dell'eventuale modifica della linea ferroviaria non compete al PGU e deve essere rimandata a piani sovraordinati nonché al confronto con il gestore/proprietario della linea ferroviaria.	\
3		Quantificazione delle percentuali di utilizzo dei sistemi alternativi	NNA	Per la quantificazione delle percentuali di utilizzo dei sistemi alternativi si rimanda alla redazione del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), al cui interno considera tutte le tipologie di mobilità e ne decreta i valori relativamente allo stato attuale. Anche il Piano di monitoraggio contiene i parametri e gli indicatori specifici in grado di caratterizzare e giudicare su basi oggettive, la bontà e l'efficacia delle azioni messe in campo e le eventuali correzioni da operare.	\
4		Gratuità tangenziali	A	Sul pagamento o meno del pedaggio sulla tangenziale sud, si concorda sulla necessità di mantenerla gratuita l'infrastruttura, affinché risulti competitiva con il sistema di strade primarie che attraversano il territorio comunale. La competenza per l'eventuale gratuità, però, è di competenza regionale.	\
5		Borgovico bis	NNA	La competenza in merito a tale infrastruttura è del PGT, quale strumento sovraordinato al PGU. Si ritiene che sia necessario effettuare un'analisi costi/benefici relativamente all'opera, fermo restando la necessità di reperire i fondi necessari per la realizzazione.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
	# 3 Informazione	1 Informazione	AP	L'informazione e la comunicazione sono elementi fondamentali per la riuscita e la tenuta nel tempo degli interventi, indispensabili per avviare quei cambiamenti culturali necessari per modificare abitudini ormai consolidate. Questo argomento è trattato in diversi parti del Piano, nei paragrafi dedicati ai servizi da predisporre nei Nodi di Interscambio e nei Nodi di Attestamento, nello sviluppo dei temi come la "Pedonalità in Convalle"... Di pari importanza è la predisposizione di strumenti (ad esempio mappe e utilizzo di informazione digitale), Paragrafo B.2.1.2. Oppure nel Paragrafo B.8.2.6. " Sistema di gestione di Pannelli a Messaggio Variabile", e infine nella Parte C – Attuazione e monitoraggio del piano, Paragrafo C.4 Comunicazione e processo partecipativo.	\
	# 4 Politica della sosta	1 Piano di educazione ambientale	A	Si condivide la necessità di informare/educare gli studenti su scelte di mobilità maggiormente sostenibili.	\
		2 Sosta gratuita intorno a centro storico e in zone di particolare pregio	NNA	Allo stato attuale le aree di sosta gratuite intorno al centro storico e in particolare zone di pregio sono estremamente limitate. Tale indicazione dovrà essere valutata nel piano della sosta, tenuto conto anche delle esigenze dei residenti o di chi è obbligato ad utilizzare il mezzo privato per accedere alla Convalle.	\
		3 Prolungamento orario di pagamento sosta	AP	La regolamentazione proposta dovrà essere valutata all'interno del piano della sosta e introdotta in quelle aree con maggior richiamo turistico e solo in particolari giornate o periodi dell'anno. Dovrà però essere valutata attentamente la domanda di sosta notturna dei residenti, i quali potrebbe risultare svantaggiati da tale regolamentazione.	\
		4 Limitazione creazione parcheggi privati per dipendenti o clienti	NNA	Tali disposizioni sono previste da normative urbanistiche e dalla Disposizioni Attuative contenute nel PGT, pertanto non può essere accolta.	\
		5 Attrezzature a servizio dei parcheggi di cintura Eliminazione posti auto su strada a favore di posti auto in struttura	AP	Il Piano prevede di attrezzare i NI e i NA affinché possano svolgere al meglio le funzioni per cui sono stati progettati. Per questo motivo i nodi sono strategici in termini di localizzazione, capienza e servizi che offrono per completare il percorso verso il centro o le zone più domandate e più vulnerabili della città. Pertanto i servizi che possono essere attivati comprendono: servizi navetta o corse gratis del servizio pubblico, dotazione del parco mezzi pubblici sempre più tendente all'elettrico, servizi dedicati al mezzo o alla persona all'interno dei parcheggi (giornalio, officina, totem informativi, lavaggio auto, ecc.). Per quanto concerne l'eliminazione degli stalli di sosta su strada, tale intervento, previsto anche all'interno del PGT, potrà essere attuato solo a seguito dell'entrata in funzione dei parcheggi in sede propria.	\
		6 Aumento capacità parcheggi di cintura	A	Si concorda sull'opportunità di aumentare la capacità di alcuni parcheggi in struttura allo scopo di drenare maggiore domanda diretta in Convalle.	\
		7 Politiche tariffarie crescenti	A	La nuova struttura tariffaria proposta nel PGTU prevede un aumento delle tariffe più ci si avvicina al centro storico.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
		8	Istituzione Area C	NNA	Allo stato attuale l'attuazione di una limitazione degli ingressi in città non può essere perseguita in quanto non sono disponibili adeguate infrastrutture, in particolare per garantire il transito ai residenti dei comuni limitrofi che sono obbligati a transitare all'interno del territorio comunale.	\
		9	Spostamento uffici pubblici al di fuori della Convalle	NNA	Si concorda sull'opportunità di spostare alcuni uffici pubblici al di fuori della Convalle, ma tale indicazione deve essere contenuta in piani sovraordinati come il PGT e in piani specialistici di settore.	\
		10	Agevolazione tariffaria residenti - Forme di incentivazione realizzazione box	AP	Le forme di agevolazione tariffaria sono già attive, in particolare per i residenti della Convalle; tali forme vengono confermate nel PGTU. La facoltà di incentivare la realizzazione di box privati è di competenza del PGT.	\
		11	Piano della sosta - Limitazione accesso in occasione di eventi che attraggono gran numero di pubblico	A	In occasione di alcuni eventi a forte richiamo di pubblico, l'Amministrazione Comunale ha in passato realizzato specifici interventi allo scopo di limitare l'accesso del pubblico. Allo scopo di rendere permanenti le soluzioni già attuate in passato, sarà necessario redigere specifico Piano Particolareggiato, con misure progressive che possono essere di volta in volta applicate in funzione della tipologia di evento e del periodo dell'anno.	\
	# 5 Trasporto pubblico	1	Trasporto pubblico - Servizi supplementari	A	La attivazione di servizi supplementari (pronto bus, maggiori frequenze dei mezzi, soprattutto nelle giornate festive, servizi navetta di collegamento tra i parcheggi e la stazione, ecc. ) deve essere valutata insieme all'azienda di mobilità del trasporto pubblico, mentre servizi supplementari come "taxi a chiamata" nelle ore notturne o per garantire spostamenti/rientri sicuri per i giovani sono oggetto di accordi tra le categorie di settore e il Comune stesso. Si auspica l'avvio di tali accordi anche all'interno di piani per la sicurezza, e la progressiva sostituzione del parco mezzi con mezzi a basso impatto ambientale, compresi quelli della navigazione sia pubblica che privata.	\
		2	Ipotesi creazione nuovi impianti funicolari	NNA	Tale soluzione, non di competenza del PGTU, appare molto impattante sul territorio e fortemente limitata solo ad alcuni percorsi, il che potrebbe limitare la domanda di trasporto rendendo insostenibile economicamente tale infrastruttura.	\
		3	"Circolare" elettrica di collegamento	NNA	Le attuali linee di trasporto pubblico consentono, grazie anche all'interscambio fra le diverse linee, il collegamento dei vari punti della città. L'istituzione di un nuovo servizio deve essere attentamente valutato, in particolare per quanto riguarda la domanda trasportata e la sostenibilità economica.	\
		4	Biglietto integrato	A	Il Sistema tariffario integrato previsto in Regione Lombardia, che nel breve periodo verrà attuato anche a Como, prevede quanto evidenziato nell'osservazione.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
		5	Trasporto ferroviario	NNA	Il sistema ferroviario è gestito a livello regionale e nazionale e, pertanto, l'Amministrazione Comunale non può intervenire direttamente su tali infrastrutture. La realizzazione di nuove fermate ferroviarie lungo le linee esistenti si ritiene infattibile in quanto non sono disponibili spazi sufficienti e sono presenti alcuni vincoli ferroviari. Si concorda comunque sulla necessità di incentivare tale modalità di trasporto.	\
		6	Navigazione lago	NNA	La competenza in merito a tale tipologia di trasporto è in capo al Ministero. Si concorda sul fatto che il passaggio a natanti ambientalmente più sostenibili possano contribuire a migliorare la qualità dell'aria.	\
	# 6 Pedonalità	1	Pedonalità	AP	Il Piano indica le strategie e gli interventi legati alla pedonalità, valorizzandone il ruolo all'interno di una visione completa che coinvolge il cittadino nella sua accezione più ampia (il residente, il lavoratore, lo studente, il turista, le persone con disabilità, ecc.). Per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo B.2.1. in cui si affrontano i temi legati all'offerta e alla domanda pedonale. Si evidenziano gli elementi necessari affinché si sviluppi una rete sicura, efficiente e continua, priva di barriere e tale da valorizzare il movimento lento in un contesto naturalistico di pregio. Sono inoltre indicati servizi dedicati alle scuole, come il pedibus, bici bus, ecc.. Infine il PGTU indica come Piano di Settore, il Piano di Abbattimento delle Barriere Architettoniche (PEBA), in fase di redazione, affinché la rete pedonale raggiunga un elevato livello di accessibilità per tutti i cittadini.	\
	# 7 - # 8 Emergenza smog Emergenza rumore	1	Emergenza smog Emergenza rumore	AP	Per le richieste fatte si rimanda al paragrafo B.8.2, ai punti 9-10-11-12 e ai piani di settore (Piano di azzonamento acustico).	\
	# 9 Trasporto merci	1	Regolamentazione e tariffazione entrata mezzi di trasporto delle merci in convalle	NNA	Allo stato attuale non si ritiene attuabile tale richiesta in quanto tale limitazione/tariffazione creerebbe un aumento dei costi del prodotto finale con ricadute negative sui commercianti.	\
		2	Limitazione accesso ZTL corrieri	AP	Il piano propone l'istituzione di punti distribuiti sul perimetro della ZTL nei quali consentire le consegne dei pacchi da parte dei corrieri. L'istituzione di un servizio di consegne dedicato all'interno della ZTL è già stato sperimentato in passato con scarsi risultati.	\
		3	Pianificazione sistema consegna merci	A	Il piano propone alcune soluzioni tecniche allo scopo di migliorare la consegna delle merci, soprattutto all'interno della città murata, come ad esempio i "delivery locker".	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione		CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
	# 10 Ciclopdonali	1	Forme di incentivazione mobilità ciclabile	A	Si concorda che forme di incentivazione della mobilità ciclabile possa contribuire a raggiungere gli obiettivi previsti nel piano.	\
	# 11 Punti critici e piani particolari	1	Accessibilità nuovo ospedale Sant'Anna	A	Il PGTO accoglie l'osservazione di miglioramento della accessibilità del Nuovo Ospedale Sant'Anna, che si rivela scarsamente collegato con i principali punti di interscambio o con il trasporto pubblico locale. Vedasi anche osservazione #1,8.a formulata dall'Agenzia del trasporto pubblico locale Como-Lecco-Varese.	L'osservazione viene parzialmente accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano la proposta di nuova linea TPL.
	# 12 Scenari di studio del progetto	1	Intervento sulla ferrovia Como-Lecco	A	L'intervento non è di competenza dell'Amministrazione Comunale e di carattere sovraordinato, ma si ritiene importante per il raggiungimento degli obiettivi contenuti nel piano.	\
	# 13 Controlli	1	Controllo utilizzo delle infrastrutture e comportamenti	AP	Si concorda con quanto affermato, ma tali controlli sono demandati alle varie forze dell'ordine negli ordinari controlli che devono essere effettuati.	\
ARPA (PG n. 85670/2021)	# 1 Valutazioni tecniche	1	Valutazioni tecniche generali - Realizzazione collegamenti pedonali e ciclabili tra il ricco patrimonio di ville e monumenti storici diffusi nell'intero territorio comunale	AP	Il Piano, inteso come Piano Quadro del PUT, indica l'ossatura portante della rete ciclabile, distinguendo i percorsi funzionali agli spostamenti casa- lavoro, da quelli turistici di svago. Il Piano recepisce i percorsi ciclopdonali proposti rimandando a piani settoriali come il Biciplan la verifica di fattibilità.	\
		2	Valutazioni tecniche generali - Incentivare e trasferire quote significative di persone dal mezzo privato al quello pubblico	A	Si accoglie l'osservazione presentata. Uno degli obiettivi strategici del piano è quello di favorire lo split modale, attraversamento una serie di misure coordinate tra loro.	\
		3	Valutazioni tecniche generali - Evitare di ampliare le aree di sosta nel nucleo centrale della Convalle	NNA	Il PGT vigente ha come obiettivo generale riguardante la sosta la realizzazione di parcheggi in struttura che siano sostitutivi degli stalli di sosta lungo strada, allo scopo di aumentare lo spazio pubblico che può essere destinato a funzioni maggiormente qualificanti (ad esempio percorsi pedonali/ciclabili, aree verdi, aree pedonali, ecc.). Pertanto, non è possibile escludere a priori l'ampliamento delle aree di sosta.	\
		4	Valutazioni tecniche generali - ampliare il servizio di bike sharing, favorire il car pooling, incentivare l'utilizzo di parcheggi di scambio con bus navetta, prevedere veicoli elettrici per l'accesso al centro storico per il carico /scarico merci	AP	L'ampliamento dei servizi dei sharing nonché il miglioramento dei collegamenti dei parcheggi di scambio attraverso l'utilizzo del TPL sono già previsti all'interno del Piano. L'utilizzo di mezzi elettrici per il carico/scarico in centro storico è accoglibile se prevista come limitazione di ingresso alla ZTL, per la quale è sufficiente prevedere una modifica dell'ordinanza esistente. Il piano propone l'istituzione di punti distribuiti sul perimetro della ZTL nei quali consentire le consegne dei pacchi da parte dei corrieri. L'istituzione di un servizio di consegne dedicato all'interno della ZTL è già stato sperimentato in passato con scarsi risultati.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
	# 2 Valutazioni tecniche - Inquinamento atmosferico	1	Inquinamento atmosferico - Miglioramento nel tempo della qualità dell'aria sul territorio, monitorando l'implementazione degli interventi proposti alla luce del PRIA	A	Il sistema di monitoraggio previsto verrà attuato e verificato periodicamente a seguito dell'approvazione del Piano, anche alla luce di quanto previsto dal PRIA.	\
		2	Inquinamento atmosferico - Quantificazione dell'impatto mediante stima delle emissioni derivanti dal traffico e l'utilizzo di modelli di simulazione della dispersione atmosferica	AP	L'implementazione e l'utilizzo di modellistica diversa da quella specialistica per la rappresentazione dei sistemi di trasporto, non è prevista nell'ambito delle attività di PGU e di VAS; il suo utilizzo deve essere inquadrato in una più completa attività di monitoraggio delle singole componenti ambientali. Nel breve termine il PGU non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture viarie o modifiche alla circolazione tali da spostare quote significative di traffico; le azioni previste in questa fase sono tutte dirette a ridurlo e a renderlo più fluido, soprattutto nella zona di Convalle. Attraverso il modello di simulazione del traffico si è potuto valutare, al netto degli effetti del parco circolante, lo scostamento relativo dei principali inquinanti rispetto allo scenario attuale (paragrafi 4.4 e 11.1). Per una valutazione delle emissioni di inquinanti in valore assoluto è necessario utilizzare modelli di simulazione specifici che, a seguito di una campagna di raccolta dati, ricostruiscono lo scenario attuale e simulano quelli di progetto. Tale attività, non potendo essere svolta all'interno del rapporto ambientale, deve essere sviluppata all'interno di un piano di monitoraggio in grado di seguire lo sviluppo del territorio e controllare le principali emissioni di inquinanti (PM10 primario, NOX e COV).	\
	# 3 Valutazioni tecniche - Inquinamento acustico		Inquinamento acustico - Effettuare una campagna di misure fonometriche della situazione ante-operam e un valutazione previsionale relativa alle modifiche in progetto	AP	Nello scenario di breve termine il PGU non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture viarie, pertanto non sono da considerare nuove sorgenti di rumore e la quantificazione dell'impatto acustico si limita a una valutazione in termini relativi degli effetti prodotti confrontando lo scenario attuale con quelli di progetto. Nel rapporto ambientale ci si limita quindi ad una analisi quali-quantitativa del clima acustico prodotto dal traffico veicolare fornendo un giudizio di coerenza o meno con gli obiettivi di sostenibilità (paragrafo 4.5 e paragrafo 11.2). Per una valutazione di dettaglio del clima acustico si rimanda a uno studio specifico che, a partire dalla ricostruzione dello scenario attuale, quantifica i livelli di esposizione della popolazione e l'impatto sui recettori sensibili in termini assoluti. Anche per la componente acustica è necessario avviare una campagna di indagini fonometriche necessarie per tarare il modello di simulazione in coerenza con quanto indicato nel "Piano di azionamento acustico del Comune di Como- anno 2017" e nel "Piano di azione sul contenimento del rumore delle infrastrutture stradali comunali ai sensi del D. Lgs n. 194 del 19 agosto 2005. Anno 2018".	\
			Inquinamento acustico - Porre particolare attenzione alle strade ricadenti in classi I e II o prospicienti a edifici ricadenti in tali classi acustiche	A	L'osservazione viene accolta. In sede di redazione dei Piani Particolareggiati relativi alle Isole Ambientali, nonché nella redazione dei progetti che interessano strade o aree che ricadono negli ambiti indicati nell'osservazione, dovranno essere verificate e, ove necessario, le eventuali criticità, ponendo attenzione anche alle emissioni sonore verso le strutture maggiormente sensibili.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
	# 4	Risparmio energetico ed inquinamento luminoso - Porre attenzione all'applicazione della L.R. n. 31 del 5/10/2015	A	Le osservazioni e le indicazioni date sono pertinenti e rappresentano le prescrizioni da adottare in fase di realizzazione dei piani particolareggiati e dei progetti esecutivi, in quanto derivanti da norme vigenti.	\	
	# 5	Suolo - In fase di realizzazione degli interventi, porre attenzione ai vincoli ambientali, al rispetto del principio di invarianza idraulica e alla procedura di movimentazione di terre e rocce da scavo	A	Nello scenario di breve termine non si prevede la realizzazione di nuove infrastrutture viarie, bensì interventi di riassetto puntuale di alcuni tratti stradali e la realizzazione di itinerari ciclopedonali. Le osservazioni e le indicazioni date sono pertinenti e rappresentano le prescrizioni da adottare in fase di realizzazione dei piani particolareggiati e dei progetti esecutivi, in quanto derivanti da norme vigenti.	\	
	# 6	1	Piste ciclabili - Per la progettazione delle piste ciclabili riferirsi all'Abaco delle buone pratiche del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)	A	Le osservazioni e le indicazioni date sono pertinenti e rappresentano indicazioni da adottare in fase di realizzazione dei piani particolareggiati e dei progetti esecutivi.	\
		2	Piste ciclabili - Realizzazione di due percorsi ciclo pedonali nel territorio di Como, a nord di Lipomo	AP	Il Piano, inteso come Piano Quadro del PUT, indica l'ossatura portante della rete ciclabile, distinguendo i percorsi funzionali agli spostamenti casa- lavoro, da quelli turistici di svago. Il Piano recepisce i percorsi ciclopedonali proposti rimandando a piani settoriali come il Biciplan la verifica di fattibilità.	\
	# 7	Mitigazione a verde - Considerare gli interventi di mitigazione paesistico-ambientale ed ecologica come proposto	A	Le osservazioni e le indicazioni date sono pertinenti e rappresentano indicazioni da adottare in fase di realizzazione dei piani particolareggiati e dei progetti esecutivi.	\	
	# 8	Conclusioni - Sistema di monitoraggio	A	Il sistema di monitoraggio previsto verrà attuato e verificato periodicamente a seguito dell'approvazione del Piano.	\	
COMUNE DI CHIASSO (PG n. 87717/2021)	# 1	1	A	Si ritiene quanto proposto meritevole di inserimento all'interno della Relazione di Piano.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.	
		2	A	Si ritiene quanto proposto meritevole di inserimento all'interno della Relazione di Piano. Si specifica che, essendo tale intervento non contenuto all'interno degli strumenti di pianificazione sovra ordinati, verrà fornita solamente un'indicazione dell'ipotesi progettuale.	L'osservazione viene accolta, inserendo all'interno del documento Proposte di Piano quanto indicato nella controdeduzione.	
ATS INSUBRIA (PG n. 1247/2022)	# 1	\	A	Si condividono le azioni significative indicate nell'osservazione, che risultano essere contenute all'interno degli obiettivi e delle strategie generali del piano o nella Relazione di Piano.	\	
OSSERVAZIONI D'UFFICIO		1  Errore nel titolo della tavola	A	Corretto titolo della Tavola 07b.	\	

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE	
	# 1 Eliminazione errori e maggiore leggibilità tavole stato di fatto e progetto	2 Tavola 01 "Classificazione delle strade" - Relazione tecnica di piano Scarsa leggibilità delle strade classificate come locali	A	Modificato colore delle strade classificate come locali per renderlo maggiormente visibile.	\	
		3 Tavola 03 "I nodi di interscambio e di attestamento" - Relazione tecnica di piano Scarsa leggibilità dei simboli e delle scritte dei vari parcheggi di attestamento e interscambio	A	Modificato dimensione dei simboli e delle scritte dei singoli parcheggi di attestamento e interscambio.	\	
		4 Tavola 05 "Interventi di breve termine" - Relazione tecnica di piano Errata indicazione dell'intervento previsto in piazzale Gerbetto (Figura 10)	A	Correzione dell'immagine n. 10 della Tavola 05.	\	
	# 2 zione al Regolamento Viario	1	Formattazione del documento poco chiara che rende il documento poco leggibile	A	Modifica della formattazione dell'intero documento per renderlo maggiormente chiaro e leggibile.	\
		2	Immagini contenute nell'allegato al Regolamento Viario Poca chiarezza delle immagini	A	Eliminazione dell'allegato al Regolamento Viario e accorpamento delle immagini nel documento principale. Modifica di alcune immagini per renderle maggiormente chiare, leggibili e di miglior qualità. Eliminazione di immagini ritenute non significative in quanto contenute nelle norme vigenti di settore.	\
		3	Classificazione strade E bis ed F bis	A	Introduzione specifico capitolo con la descrizione delle principali caratteristiche di questa tipologia di strada, con riferimento anche alle novità introdotte dall'art. 49, comma 5-ter, lett. a), n. 2) e lett. c), n. 1), D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 settembre 2020, n. 120.	\
		4	Art. 12 - Studi di impatto sulla mobilità	A	Modifiche puntuali di alcune disposizioni, sulla base dell'esperienza maturata dall'ufficio nei procedimenti autorizzatori edilizi e sui progetti redatti internamente.	\
		5	Art. 13 - Intersezioni 13.1 Definizioni generali	A	Accorpamento commi, inserimento nuove immagini per meglio identificare le tipologie di intersezione e le tipologie di manovre e punti di conflitto, eliminazione degli elementi compositivi/elementari e delle loro dimensioni in quanto sono indicati all'interno delle norme vigenti di settore.	\

MITTENTE	Riferimento al testo dell'osservazione	CONTRIBUTO / OSSERVAZIONE / PARERE	Accolta (A) Parzialmente accolta (AP) Non accolta (NNA)	CONTRODEDUZIONE	NOTE
	Modifiche e integraz	6 Art. 13 - Intersezioni 13.3 Distanze e aree di visibilità 13.4 Caratterizzazione geometrica degli elementi dell'intersezione 13.5 Generalità sul dimensionamento delle intersezioni	A	Eliminato indicazioni su dimensioni elementi intersezioni in quanto sono contenuti e maggiormente dettagliati nelle norme vigenti di settore e, pertanto, l'indicazione di valori nel Regolamento Viario potrebbe comportare confusione.	\
7 At. 14 - Intersezioni a rotatoria 14.4 Studio di fattibilità di una rotatoria		A	Paragrafo integrato a seguito dell'esperienza maturata dall'Ufficio nell'ambito degli studi di fattibilità delle rotatorie nonché della sperimentazione delle stesse.	\	
8 Art. 18 - Interventi di moderazione del traffico e della velocità		A	Modifica e aggiornamento dell'intero capitolo con introduzione di nuove tipologie di interventi di moderazione del traffico e della velocità, nuove immagini per meglio identificare le varie tipologie, integrazione dei principi base di detti interventi, introduzione delle Zone scolastiche e delle Zone a Traffico Moderato.	\	
9 Art. 21 - Percorsi ciclabili 21.9 Corsia ciclabile e corsia ciclabile per doppio senso ciclabile		A	Introduzione specifico paragrafo, con riferimento anche alle novità introdotte dal D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 settembre 2020, n. 120.	\	
10 Art. 21 - Percorsi ciclabili 21.10 "Casa avanzata"		A	Paragrafo aggiornato a seguito delle novità introdotte dal D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla L. 17 luglio 2020, n. 77.	\	