



L'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS, D'INTESA CON L'AUTORITÀ PROCEDENTE

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;

Visti:

- la Deliberazione di Giunta Regionale n. 9/761 del 10 novembre 2010 “*Determinazione della procedura di Valutazione di piani e programmi - VAS - Recepimento delle disposizioni di cui al D.Lgs. 29/06/2010 n. 128 con modifica ed integrazione delle d.d.g.r. 27/12/2008, n.8/6420 e 30/12/2009 n.8/10971*”;
- la Circolare n.13071 del 14/12/2010 della Direzione Generale del Territorio ed Urbanistica avente ad oggetto “*L’applicazione della Valutazione Ambientale di Piani e Programmi - VAS nel contesto comunale*”
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” concernente “*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (IPPC)*” e s.m.i.;
- la Deliberazione di Giunta Comunale n. 469 del 15/11/2018 con la quale 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 e la successiva Deliberazione di Giunta Comunale n. 125 del 09/07/2020 con la quale sono stati individuati gli attuali soggetti aventi ruolo di Autorità procedente e Autorità competente;

Preso atto che:

- a) con D.G.C. n. 469 del 15/11/2018 è stato avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), ai sensi della L.R. 12/2005 e s.m.i., e in data 26/11/2018 è stato pubblicato all’Albo Pretorio Online, sul sito web istituzionale del Comune di



Como e sul sito web SIVAS, l'avviso di avvio di detto procedimento;

b) con Decreto del 15/07/2020 (assunto agli atti del Comune di Como con PG n. 38256/2020) sono stati individuati:

- 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
- quale modalità di convocazione della conferenza di valutazione la Posta Elettronica Certificata (PEC) per tutti i soggetti in possesso di tale strumento di comunicazione;
 - 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 internet istituzionale del Comune di Como e all'Albo Pretorio Comunale;
- c) che in data 24/09/2020 è stata convocata la prima conferenza di valutazione;
- d) che in data 13/01/2022 è stata convocata la seconda conferenza di valutazione finale;
- e) sono state intraprese le seguenti iniziative di 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;
- f) alla data del 21/12/2021 sono pervenute le seguenti osservazioni e pareri dei soggetti competenti in



materia ambientale, degli Enti territorialmente interessati e del pubblico, che vengono di seguito elencati:

- 1) ASF AUTOLINEE (PG n. 80772/2021);
- 2) UNIONE ITALIANA DEI CIECHI E DEGLI IPOVEDENTI (PG n. 83116/2021);
- 3) CHIESA CATTEDRALE DI COMO (PG n. 83248/2021);
- 4) SIG. ANGELO MAMBRETTI (PG n. 83611/2021);
- 5) AGENZIA TRASPORTO PUBBLICO LOCALE COMO-LECCO-VARESE (PG n. 84625/2021);
- 6) PROVINCIA DI COMO (PG n. 85080/2021);
- 7) 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);
- 8) RESIDENTI VIA CAPRANI (PG n. 75680/2021 - PG n. 84458/2021 - PG n. 84568/2021 - PG n. 84569/2021 - PG n. 84571/2021);
- 9) FIAB (PG n. 83680/2021);
- 10) CIRCOLO LEGAMBIENTE "ANGELO VASSALLO" (PG n. 85282/2021);
- 11) ARPA (PG n. 85670/2021);
- 12) COMUNE DI CHIASSO (PG n. 87717/2021) ¹;
- 13) ATS INSUBRIA (PG n. 1247/2022) ²;

Viste altresì le osservazioni d'ufficio, indicate nel documento allegato, che hanno comportato modifiche ai documenti tecnici del Piano (Tavole allegate alla Relazione proposte di piano) e al Regolamento Viario;

Rilevato che in rapporto alla programmazione e pianificazione esistente il Piano risulta essere coerente;

Valutati gli effetti prodotti dal Piano sull'ambiente così come indicato all'interno del Rapporto Ambientale, e considerato che esso deve perseguire il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, ma anche la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché del consumo energetico;

Considerato che il sistema di monitoraggio proposto nel Rapporto Ambientale risulta coerente con gli obiettivi del Piano e con la valutazione degli effetti ambientali prodotti dall'attuazione del Piano;

¹ Nota pervenuta al Comune di Como via raccomandata in data 24/12/2021 e assunta agli atti del Comune di Como in data 27/12/2021, ma inviata dal Comune di Chiasso in data 20/12/2021 e pertanto entro il termine ultimo per la presentazione delle osservazioni.

² Nota trasmessa dall'Ente in data 07/01/2022 e assunta agli atti del Comune di Como in data 10/01/2022; atteso che la stessa è stata inviata prima della seconda seduta della Conferenza di Valutazione VAS, è stato deciso di ritenerla ammissibile.



Valutati le osservazioni/pareri/proposte pervenute (vedasi controdeduzioni alle osservazioni presentate, allegate al presente parere), che hanno comportato la necessità di modificare/integrare alcune parti dei documenti progettuali e dei documenti relativi alla procedura VAS, nonché valutato il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta che comprovano la valutazione degli effetti prodotti dal piano sulle varie matrici ambientali;

Visti i verbali delle sedute della Conferenza di Valutazione;

Richiamato il 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 revoca con D.G.C. n. 209/2018), e dato atto che le condizioni/prescrizioni in esso indicate dall'Autorità Competente sono state considerate e superate nel procedimento in corso;

per tutto quanto sopra esposto

DECRETA

1. di esprimere, ai sensi dell'art. 15 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 così come modificato dal Decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e ai sensi della D.C.R. 13 marzo 2007, n. VIII/351 e D.G.R. n. VIII/6420 e successive modifiche e integrazioni, **PARERE POSITIVO** circa la compatibilità ambientale dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), 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;
2. di dare atto che il presente provvedimento costituisce presupposto per la prosecuzione del procedimento di adozione/approvazione del PGTU e deve essere allegato alla deliberazione di adozione del piano;
3. di provvedere alla trasmissione del presente Decreto ai soggetti individuati con Decreto del 15/07/2020 (assunto agli atti del Comune di Como con PG n. 38256/2020) e riportati in premessa;
4. di provvedere, altresì, a pubblicare sul sito web SIVAS di Regione Lombardia e sul sito internet istituzionale del Comune di Como (nella pagina dedicata al PGTU) il presente Decreto.

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.*

L'AUTORITÀ COMPETENTE

Dott.ssa Federica Stancanelli

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

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 non giustificato da dati storici e quindi non necessario	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 obbiettivi 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 PGU.	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 PGU.	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 PGU. 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	
AGENZIA TRASPORTO PUBBLICO LOCALE COMO-LECCO- VARESE (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.
PROVINCIA DI COMO (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.	\
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)	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 Come 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 Ticosà.	\
	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 rotonda 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 rotonda	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 PGU.	\
		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 OSSERVAZIONI SU REGOLAMENTO	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
		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.
CIRCOLO LEGAMBIENTE "ANGELO VASSALLO" (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	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.	\
	# 1 Centro storico e convalle	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	Analisi approfondita quartieri di cintura [...]	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 (giornalaio, 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 PGU. 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 PGU, 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 PGU 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 azionamento 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 Ciclopedonali	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 PGTU 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 ciclopedonali 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 di 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 " <i>Classificazione delle strade</i> " - 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>I nodi di interscambio e di attestamento</i> " - 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 " <i>Interventi di breve termine</i> " - Relazione tecnica di piano Errata indicazione dell'intervento previsto in piazzale Gerbetto (Figura 10)	A	Correzione dell'immagine n. 10 della Tavola 05.	\	
	# 2 Modifiche e integrazione 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 alcuni 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
	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.	\