



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

1° conferenza di valutazione VAS



ANALISI DEGLI OBIETTIVI E DELLE STRATEGIE DI PIANO



Progettazione e pianificazione
Sistemi di trasporto

Como, 24/09/2020

RELATORI

Dott. Ing. M. Alberta Chierici
Dott. Ing. Marco Stagni



visione della città
e **obiettivi** da perseguire per renderla concreta



PGTU

limiti (temporali, progettuali, economici e di competenze),
vincoli (piani sovraordinati),
necessità (condivisione delle scelte)



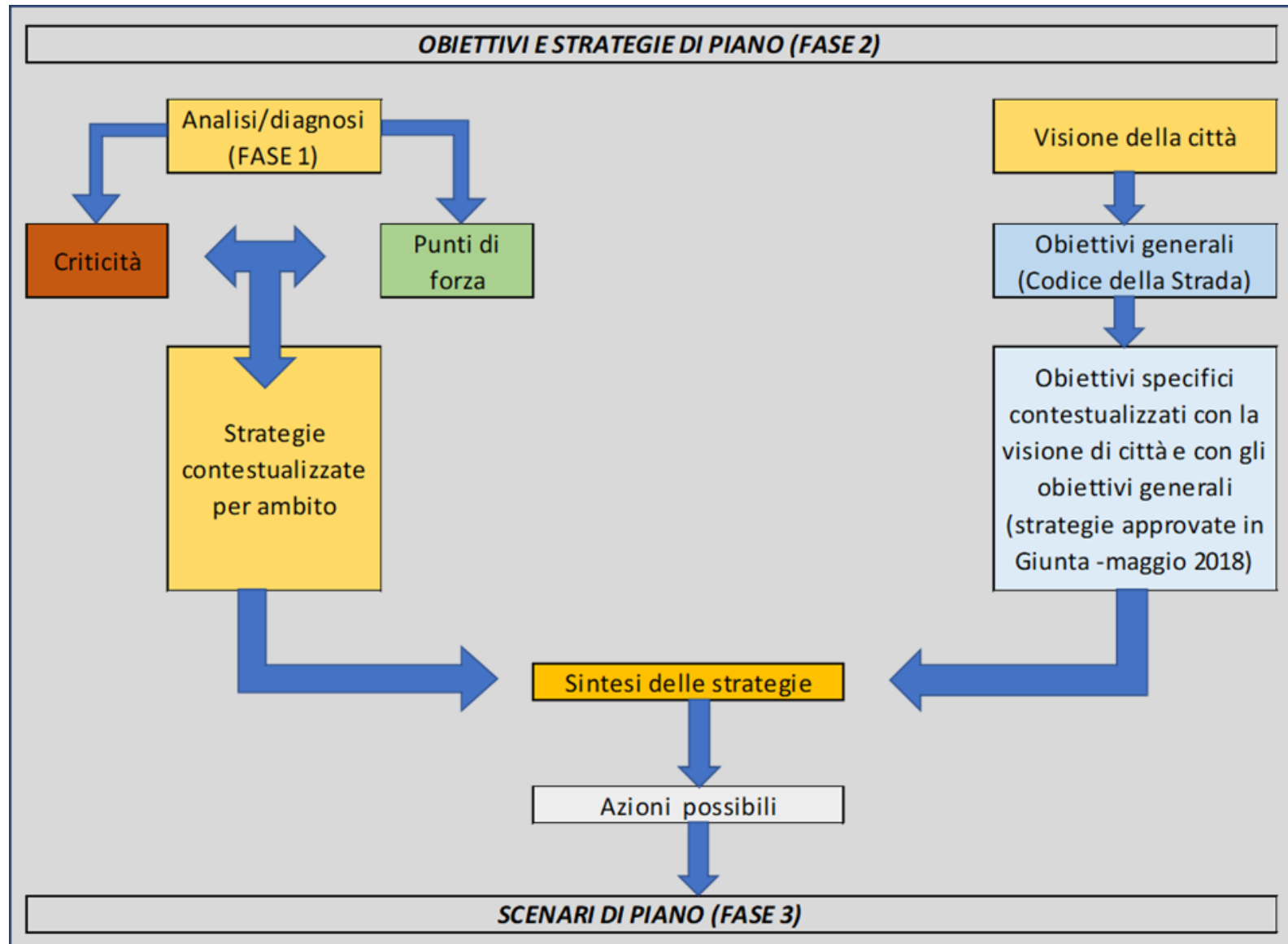
PUT

- 1° - PGTU (Piano Quadro)
- 2° - PPTU (Piani Particolareggiati - Piani attuativi degli interventi)
- 3° - PETU Piani esecutivi - Progetti esecutivi

definizione delle **azioni strategiche** attraverso una analisi per ambiti (criticità e punti di forza)

obiettivi specifici approvati dalla Giunta nel maggio 2018

proposte di **possibili soluzioni** da verificare nella fase progettuale (FASE 3) per convenienza sociale, economica e ambientale



Definire la «visione della città» significa chiedersi cosa e come vogliamo Como; significa darle una specificità che la caratterizzi nella definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche.

La «visione della città» si può riassumere in quattro punti:

- **accessibile** a tutte le categorie di fruitori nel rispetto delle specificità di ciascuno, ottimizzando la ripartizione modale volta sempre di più all'utilizzo di mezzi e sistemi ambientalmente sostenibili;
- **inclusiva**, nel senso che raccoglie al suo interno le risposte e gli strumenti per un maggiore rispetto dell'ambiente e delle bellezze del territorio,
- **partecipativa** in quanto rappresentante di un territorio ben più vasto di quello comunale, tale da sviluppare buone pratiche con le amministrazioni vicine e la Svizzera;
- **consapevole** nel ridurre gli impatti negativi dei mezzi di trasporto (in movimento o in sosta), per offrire una vivibilità migliore in termini di sicurezza, ambiente e qualità degli spazi comuni,
- **“armonica”**, in grado cioè di armonizzare le necessità dei suoi cittadini con quelle di chi arriva per motivi di studio, lavoro e turismo.



- ❑ **MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DELLA CIRCOLAZIONE** necessità di "... soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile..." massimizzando il grado di fluidità dei movimenti veicolari;
- ❑ **MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE**, attraverso la riduzione degli incidenti stradali e le loro conseguenze, con particolare attenzione per le utenze deboli (scolari, persone anziane, persone a limitata capacità motoria);
- ❑ **RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO** "... mediante la rilevazione sia delle emissioni e/o tassi di concentrazione delle principali sostanze inquinanti, e dei livelli di rumore ...";
- ❑ **RISPARMIO ENERGETICO** "... mediante la determinazione del consumo, specifico e complessivo, del carburante dei veicoli motorizzati pubblici e privati ed, eventualmente, di altre fonti energetiche...";
- ❑ **RISPETTO DEI VALORI AMBIENTALI** "... preservare ed al tempo stesso migliorare la fruizione dell'ambiente urbano nel suo complesso e delle peculiarità delle singole parti che lo caratterizzano, quali i centri storici, le aree protette (archeologiche, monumentali e naturali).



- ❑ **ADEGUARE L'ASSETTO E LA REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA IN CONVALLE** (fluidificazione del traffico, offrire collegamenti rapidi, innovare la rete dei servizi per la mobilità, facilitare il reperimento di parcheggio e l'utilizzo dei mezzi pubblici, anche in chiave intermodale);
- ❑ **INCREMENTARE LA SICUREZZA SU STRADA DELLE UTENZE DEBOLI** (pedoni bambini, anziani e disabili, ciclisti), con interventi di miglioramento di incroci, attraversamenti pedonali e rete viaria ciclabile e pedonale, abbattimento delle barriere architettoniche (PEBA);
- ❑ **PROMUOVERE L'UTILIZZO DEI MEZZI DI TRASPORTO ALTERNATIVI ALL'AUTO PRIVATA**, (trasporto su ferro, trasporto su gomma, trasporto lacustre, iniziative di mobilità condivisa come car sharing; car pooling; bike sharing, sistemi di trasporto pubblico e privato non di linea come TAXI e NCC);
- ❑ **VALUTARE L'INFLUENZA DETERMINATA DAL RIUTILIZZO DELLE AREE DISMESSE** (ex Ospedale S Anna; ex Ticoso; ex caserma De Cristoforis; ex OP S. Martino), dalle importanti **VARIAZIONI ALL'ASSETTO VIABILISTICO** (chiusura PL Grandate; apertura tangenziale), nonché dalle **TRASFORMAZIONI DEL TERRITORIO DI INIZIATIVA PRIVATA** (in esecuzione o in programma);
- ❑ **REGOLARE LA CIRCOLAZIONE E LA SOSTA DEI QUARTIERI DI CORONA ALLA CONVALLE** per salvaguardare in via prioritaria le necessità dei residenti e dei titolari degli esercizi commerciali;
- ❑ **INDIVIDUARE L'OFFERTA ADEGUATA DI PARCHEGGIO** attraverso la ricognizione del fabbisogno di sosta dei residenti e degli "utilizzatori" della città, da attuare anche attraverso collaborazioni pubblico/privato;
- ❑ **MIGLIORARE LA FRUIBILITÀ DEI PARCHEGGI** esistenti e le informazioni sullo stato del traffico attraverso sistemi intelligenti di gestione della mobilità;
- ❑ **PROMUOVERE IN TUTTI I SETTORI L'ADOZIONE E L'UTILIZZO DI VEICOLI A EMISSIONI BASSE O NULLE (LEV – ZEV)** per il trasporto di persone e di merci.

FASE 2 Gli ambiti considerati: criticità, punti di forza e strategie

Contestualizzazione delle strategie con gli obiettivi specifici

I tematismi a cui riferire gli interventi

AMBITI

- Mobilità pedonale
- Mobilità ciclabile
- Trasporto pubblico collettivo (gomma, ferro, lacustre e funicolare) e privato (taxi, NCC)
- Circolazione veicolare privata
- Sosta

Per ciascun **ambito** in cui opera il PGU sono state declinate le **criticità** (Analisi/Diagnosi FASE 1) e i **punti di forza** dalla cui analisi sono risultate tutte le **possibili strategie** da mettere in campo per soddisfare gli obiettivi posti. La contestualizzazione di queste strategie con gli obiettivi generali e specifici, ci porta alla definizione di tutti gli interventi possibili che nella fase progettuale saranno approfonditi e verificati per definire gli «**scenari di progetto**».

Gli interventi sono stati raggruppati nei seguenti:

TEMATISMI

- Mobilità alternativa ambientalmente sostenibile
- Aumento delle condizioni di sicurezza
- Innovazione
- Riduzione e fluidificazione del traffico veicolare
- Riorganizzazione della sosta
- Comunicazione e informazione
- Altre (area Lazzago, traffico merci, gestione delle emergenze, interventi di pianificazione futura)

CRITICITÀ

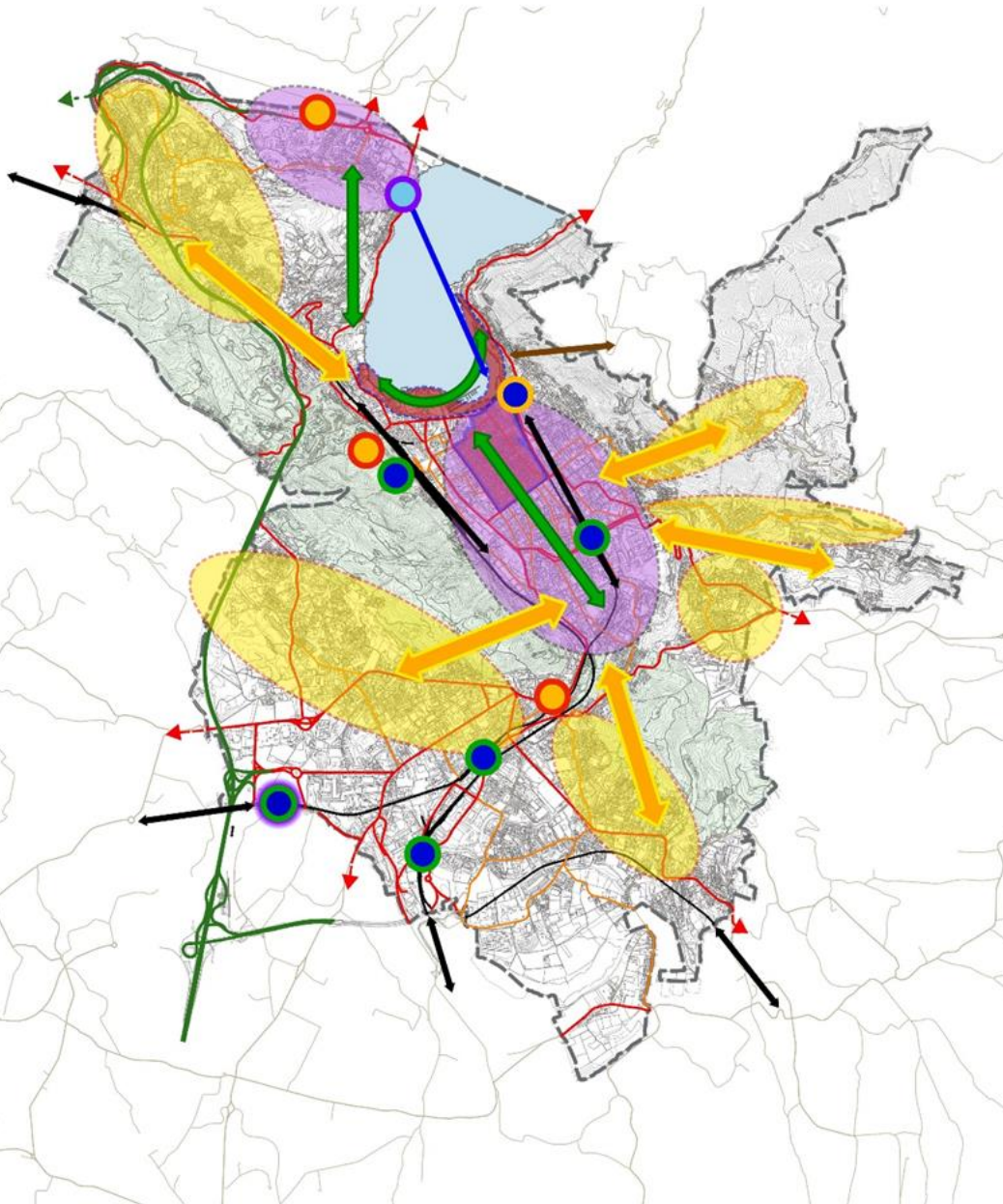
- Presenza di percorsi pedonali non a norma in termini di standard dimensionali e accessibilità;
- Infrastrutture o percorsi protetti di dimensioni non adeguate in zone a vocazione prevalentemente turistica e commerciale (Viale Geno, Via Milano, Lungo Lario, ecc.);
- Scarsa accessibilità e sicurezza nei collegamenti pedonali con gli istituti scolastici (Via Borgovico, Via Lucini, Viale Cattaneo, ecc.), le residenze e con le attrezzature/servizi a forte richiamo pedonale (strutture sanitarie, uffici pubblici, impianti sportivi, biblioteche, centri ricreativi, ecc.);
- Scarsa presenza o mancanza di infrastrutture per garantire la sicurezza dei pedoni in corrispondenza di strade classificate come viabilità primaria e con una forte presenza residenziale (Via Bixio, Via per Torno, ecc.);
- Scarsa segnaletica di indirizzo per il riconoscimento dei percorsi di collegamento con i poli di maggiore attrazione o con i parcheggi più decentrati (Castelnuovo, San Martino, Stazioni ferroviarie, ecc.);
- Attraversamenti critici poco segnalati o scarsamente illuminati;
- Elevati picchi di domanda pedonale in occasione di eventi o manifestazioni (Città dei Balocchi) e in particolari periodi della settimana (sabato e domenica) o dell'anno (periodo estivo), che interferiscono reciprocamente con i flussi veicolari.

PUNTI DI FORZA

- Il centro storico è una zona a prevalente mobilità pedonale, con un elevato livello di accessibilità per i pedoni e per le categorie a ridotta capacità motoria temporanea o permanente, per le persone anziane e i bambini (transito facilitato per deambulatori, sedie a rotelle, carrozzine, passeggini, ecc.);
- Un contesto naturale del territorio di valenza unica, non solo da preservare, ma che diventa esso stesso uno stimolo alla modalità pedonale di chi risiede o di chi è solo di passaggio (turisti, occasionali, studenti, lavoratori, ecc.);
- L'elevata presenza di pedoni in alcune aree o strade centrali della città limita la velocità dei veicoli motorizzati (Viale Geno, Viale Lungo Lario Trento e Lungo Lario Trieste, ecc.) .

STRATEGIE






- Incrementare l'accessibilità e la sicurezza della rete pedonale, soprattutto in prossimità degli istituti scolastici e dei servizi del territorio (area di Convalle e quartieri esterni);
- Garantire maggiore sicurezza per i pedoni e gli utenti deboli (residenti e non) in corrispondenza di strade primarie e con elevati volumi di traffico;
- Promuovere l'intermodalità attraverso la riorganizzazione o la riqualificazione dei percorsi di collegamento tra i parcheggi principali e i poli di maggiore attrazione (per esempio i collegamenti fra il centro e il parcheggio Castelnuovo, la stazione Como Borghi, ecc.);
- Migliore assetto della circolazione e della sosta nei quartieri di corona alla convalle (Ponte Chiasso, Breccia, Prestino, ecc.) per salvaguardare in via prioritaria i movimenti pedonali (Zone 30, zone a traffico pedonale privilegiato, ecc.);
- Aumentare l'accessibilità per scuole, residenze e servizi attraverso l'individuazione di nuovi percorsi pedonali o il miglioramento di quelli esistenti;
- Sviluppare nei cittadini una maggiore consapevolezza attraverso la comunicazione o la sperimentazione di eventi in cui si evidenziano i vantaggi e i benefici del camminare a piedi;
- Messa a norma dei percorsi pedonali attraverso Piani Particolareggiati e abbattimento delle barriere architettoniche.




Gli interventi per alleggerire il carico veicolare e fluidificare la circolazione


Schema delle possibili **modalità di spostamento alternative** alla circolazione veicolare privata nei collegamenti tra i quartieri a corona e la Convalle (sistemi di trasporto alternativi e intermodalità)

Nodi principali di scambio intermodale:






-  stazioni di interscambio autobus
-  punto di attracco (auto+battello)
-  stazione ferroviaria (treno+bus)
-  stazione ferroviaria (treno+bici)
-  stazioni ferroviaria (treno+auto/bici)

 Aree in cui prevalgono i collegamenti con trasporto pubblico

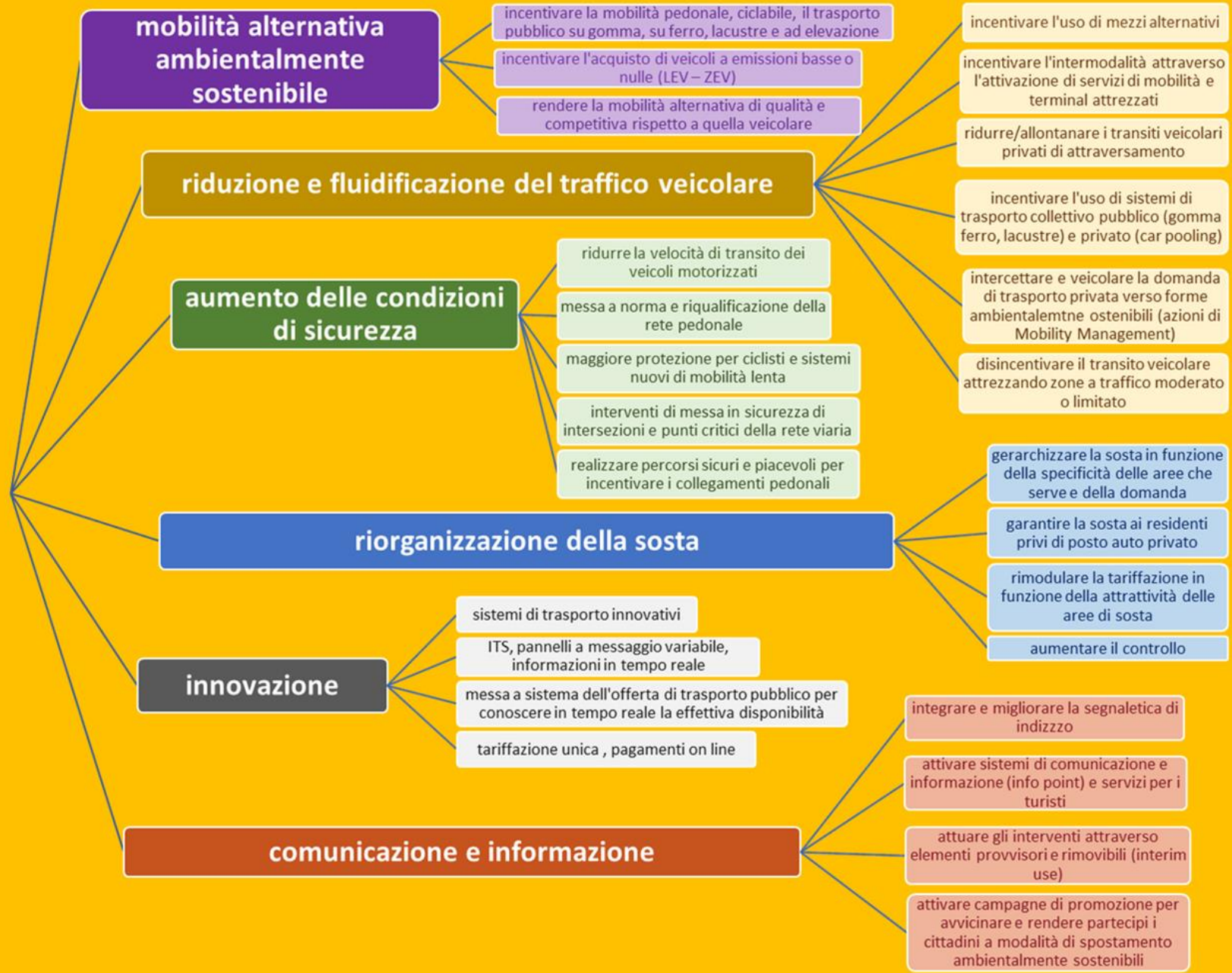
 Aree in cui prevalgono i collegamenti ciclabili

 Estensione area ZTL

Sistemi di trasporto alternativi alla circolazione veicolare privata:

-  collegamento lacustre
-  collegamento trasporto pubblico su gomma
-  collegamento con funicolare
-  direttrici delle linee ferroviarie
-  collegamenti ciclabili

Tematiche



Contestualmente allo svolgimento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) si avvia, con il **documento di Scoping**, la procedura di valutazione degli effetti degli interventi sulle componenti ambientali coinvolte (**VAS**).

Questa fase si attiva dopo l'analisi del contesto attuale (Fase1) e parallelamente alla definizione degli obiettivi e delle possibili strategie (Fase 2), per definire la **metodologia procedurale** nonché **acquisire** dalle Autorità Competenti **elementi utili** per una corretta valutazione degli effetti sull'ambiente di ogni singola azione.

Si tratta di un **documento di orientamento** necessario per definire i fondamenti su cui verrà costruito il Rapporto Ambientale che essendo un documento valutativo, si pone parte attiva nelle scelte progettuali del Piano.



Schema generale – Valutazione Ambientale VAS

Fase del P/P	Processo di P/P	Valutazione Ambientale VAS
Fase 0 Preparazione	P0.1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0.2 Incarico per la stesura del P/P P0.3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0.1 Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale A0.2 Individuazione autorità competente per la VAS
Fase 1 Orientamento	P1.1 Orientamenti iniziali del P/P P1.2 Definizione schema operativo P/P P1.3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'autorità procedente su territorio e ambiente	A1.1 Integrazione della dimensione ambientale nel P/P A1.2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto A1.3 Verifica delle presenze di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
Conferenza di valutazione	avvio del confronto	
Fase 2 Elaborazione e redazione	P2.1 Determinazione obiettivi generali P2.2 Costruzione scenario di riferimento e di P/P P2.3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli P2.4 Proposta di P/P	A2.1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale A2.2 Analisi di coerenza esterna A2.3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori A2.4 Valutazione delle alternative di P/P e scelta di quella più sostenibile A2.5 Analisi di coerenza interna A2.6 Progettazione del sistema di monitoraggio A2.7 Studio di Incidenza delle scelte del piano sui siti di Rete Natura 2000 (se previsto) A2.8 Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica
Conferenza di valutazione	valutazione della proposta di P/P e del Rapporto Ambientale	
	Valutazione di Incidenza (se prevista); acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell'autorità preposta	
PARERE MOTIVATO <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>		
Fase 3 Adozione Approvazione	3.1 ADOZIONE - P/P - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi 3.2 DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / TRASMISSIONE Deposito presso i propri uffici e pubblicazione sul sito web sivas di: P/P, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione, delle Province e dei Comuni. Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della documentazione integrale. Pubblicazione sul BURL della decisione finale 3.3 RACCOLTA OSSERVAZIONI 3.4 Controdeduzioni alle osservazioni pervenute, a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione.	
PARERE MOTIVATO FINALE <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>		
Fase 4 Attuazione gestione	P4.1 Monitoraggio dell'attuazione P/P P4.2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4.3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A4.1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica

Schema di massima in relazione alle singole tipologie di piano

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Contatti:

Direzione tecnica:

Corso Milano 19 - 20900 Monza (MB)

Telefono: +39 039 8963428

Telefax: +39 039 8941602

www.sisplan.it