

ANCE COMO – UNINDUSTRIA COMO – CONFARTIGIANATO IMPRESE COMO
CONFCOMMERCIO COMO – CONFESERCENTI COMO – CNA COMO –
COLLEGIO DEI PERITI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI COMO

All'Illustrissimo
Signor Sindaco
del Comune di

C O M O

AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
COMUNE DI COMO

OSSERVAZIONI

Abbiamo preso visione degli elaborati allegati alla delibera n. 10 del 23.01.2017 con la quale la Giunta comunale ha adottato il Piano Generale del traffico urbano nonché delle controdeduzioni alle valutazioni e proposte da noi presentate lo scorso novembre.

Prendiamo positivamente atto del fatto che alcuni spunti siano stati recepiti e tradotti nel Piano, tuttavia lo spirito e la gran parte dei nostri suggerimenti non sono stati colti pienamente ed è per questo che intendiamo ripresentarli integralmente chiarendone con maggior dettaglio i contenuti, nella speranza di riuscire a illustrare compiutamente il significato dei nostri rilievi.

Permane la condivisione di fondo sugli obiettivi dichiarati del Piano - e cioè ottimizzare l'accessibilità urbana, riconoscendo a ciascun mezzo di trasporto le sue specificità e minimizzare gli aspetti negativi del traffico - tuttavia le modalità e le soluzioni operative attraverso le quali raggiungere quegli obiettivi, ribadite nell'Aggiornamento del dicembre-gennaio 2016, continuano a destare non poche perplessità.

Come già evidenziato nel nostro contributo di novembre, riteniamo che, negli anni, Como abbia mancato l'occasione di definire le proprie **vocazioni**, di identificare quale sia il proprio destino ora che il ciclo di sviluppo industriale che ne ha decretato la crescita nei decenni passati, è in declino. Eppure, per poter tracciare le linee di sviluppo ed individuare le leve di crescita di una città e del suo territorio è necessario avere una **visione strategica** di ciò che si è e di ciò che si vorrebbe diventare. Se non si comprendono le domande, infatti, come è possibile fornire risposte adeguate? A nostro avviso Como è, innanzi tutto, sebbene non esclusivamente, una **città di servizi** e, nel contempo, **sempre più una città turistica**; ed è quindi da queste premesse che gli strumenti urbanistici, tra i quali il PGTU, dovrebbero prendere le mosse per una pianificazione che sia a servizio di **tutte le categorie di soggetti che vivono ed utilizzano la città**.

Per quanto il PGTU non sia uno strumento di pianificazione, le scelte di fondo che lo caratterizzano sono necessariamente influenzate dalla strategia pianificatoria di chi lo approva.

La sintesi che emerge da questo strumento è la seguente: teniamo i mezzi di trasporto privati il più possibile lontani dalla città, scoraggiamone sempre più l'ingresso attraverso una riduzione del numero di posti auto (e moto) ed un innalzamento delle tariffe, riduciamo le corsie di marcia a favore di quelle ciclabili, favoriamo l'utilizzo della bicicletta e dei mezzi pubblici.

Si tratta di una strategia che potrebbe essere condivisibile in presenza di un'offerta di trasporto pubblico capillare, di un articolato sistema di parcheggi di corona attorno alla città, di un'offerta di sosta per i residenti adeguata alle richieste esistenti, ma dal momento che la realtà è ben diversa e che il Comune non ha gli strumenti, almeno nei tempi brevi, per modificarla, una simile visione si risolve in una vera penalizzazione per una città turistica e di servizi.

Nei nostri suggerimenti di novembre avevamo evidenziato una mancata rispondenza tra le previsioni del Piano dei Servizi, approvato l'11 luglio 2016, e il PGTU, sottolineando come il primo abbia come scopo precipuo quello di identificare la dotazione globale di attrezzature pubbliche o di interesse pubblico - riferite non solo alla **popolazione stabilmente residente** nel Comune, ma anche alla **popolazione gravitante sul territorio** e, in caso di accertata

insufficienza o inadeguatezza delle attrezzature stesse, quantificare i costi per il loro adeguamento e individuare le modalità di intervento.

Il PGTU, al di là delle enunciazioni di principio, non solo non fornisce nuove risposte né strumenti in grado di dare seguito alle esigenze degli occupati nel comune, degli studenti, di coloro che esercitano la propria attività sia al servizio delle persone che delle cose, degli utenti dei servizi di rilievo sovracomunale, nonché dei flussi turistici, ma addirittura elabora scelte che, inspiegabilmente, penalizzano queste categorie.

Registriamo con rammarico che il suggerimento fornito lo scorso novembre in merito al fatto che le modalità operative da utilizzare nell'aggiornamento del PGTU di Como avrebbero dovuto rispettare alcune specifiche **linee guida**, non è stato accolto e ci permettiamo, per tanto, di richiamarle:

- 1) Perseguire soluzioni in grado di migliorare **l'accessibilità e la mobilità urbana senza ridurre le condizioni d'uso attuali** delle diverse tipologie di utenti e di veicoli (compresi gli autoveicoli privati). Affinché una città possa crescere e dimostrarsi attrattiva da un punto di vista economico e sociale, è necessario che diventi fruibile ed accessibile.
- 2) Adottare una **gerarchia negli interventi**, creando alternative. Nessuna scelta viabilistica è, a priori, buona o cattiva. Il giudizio di merito dipende dalle modalità con le quali viene applicata. Per questo si suggerisce, innanzitutto, di **introdurre eventuali innovazioni in maniera graduale, attraverso fasi di sperimentazione, con tempistiche adeguate e l'opzione della reversibilità delle scelte**, qualora il monitoraggio individuasse carenze o peggioramenti delle condizioni preesistenti. Ma soprattutto si sottolinea **la necessità di creare preventivamente delle alternative**. La politica della sosta adottata fino a questo momento, ad esempio, ha previsto una graduale riduzione delle opzioni di parcheggio per gli utenti della città, senza creare alcuna nuova soluzione alternativa. La funzione dei piani e delle soluzioni è e resta il servizio ai cittadini.
- 3) Prevedere sia il potenziamento del **sistema dei parcheggi "di interscambio"**, per esempio in prossimità delle stazioni ferroviarie, a costi contenuti, al fine di favorire la "intermodalità" tra mezzi privati e rete pubblica sia un **sistema aggiuntivo di parcheggi nella Convalle**, anche al fine di

dare risposta all'aumentata domanda turistica, oltre che a quella proveniente da residenti e "city users". A tal proposito, ricordiamo che solo nel 2013 l'Amministrazione comunale aveva predisposto un "Piano particolareggiato della sosta" individuando due obiettivi: quello di "favorire la sosta dei residenti in convalle" e di "aumentare la sosta a rotazione a favore dei visitatori del centro". Allora la nostra proposta era stata quella di promuovere la realizzazione di **parcheggi interrati attorno alle Mura** che consentissero di dare risposte a coloro che intendono visitare la città con adeguate tranquillità e sicurezza. In quell'occasione avevamo sottolineato che la realizzazione di parcheggi interrati, laddove progettati in dimensioni adeguate, consente di liberare aree della città dalle auto, restituendole a funzioni destinate a renderle vivibili e a valorizzarne il patrimonio culturale ed artistico. La **collaborazione pubblico/privato**, inoltre, consentirebbe di superare le problematiche legate alle esigue disponibilità economiche della PA. L'analisi svolta dalla società incaricata dall'amministrazione comunale sottolinea questa problematica, evidenziando che residenti, pendolari e city users saturano quasi completamente l'offerta di parcheggi nella fascia diurna e che la situazione diventa spesso emergenziale nelle giornate di forte afflusso turistico.

Per questo, riteniamo di ribadire ancora una volta il ruolo determinante ricoperto da un'adeguata **offerta di sosta, implementata nel numero e calmierata nei costi** (almeno per la prima ora), per favorire il rilancio e lo sviluppo del **centro storico**, a sostegno non solo delle attività commerciali, ma anche di quelle artigianali, di nuovi auspicabili insediamenti residenziali e dei servizi connessi. Viceversa la promozione di ulteriori azioni volte a spostare la sosta in aree periferiche dovrebbe essere supportata da un consistente potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico sia su ferro che su gomma, opzione auspicabile ma che dipende da scelte di Enti diversi dal Comune e al momento difficilmente perseguibile, stante il contingentamento delle risorse pubbliche che sarebbero necessarie a coprire i nuovi fabbisogni e i conseguenti nuovi investimenti, politica comunque da attuarsi successivamente o quantomeno contemporaneamente al rilancio del centro storico.

- 4) Valutare la **riclassificazione funzionale delle strade**, considerando che un capoluogo come Como ha degli obblighi e deve perseguire dei livelli di servizio ottimali non solo per i cittadini, ma anche per i cosiddetti "city users" e che,

come tale, deve saper individuare e far convivere le reti "lente" e la rete "veloce", senza privilegiare l'una o l'altra.

- 5) Analizzare i **flussi di traffico** valutando "origine-destinazione" degli utenti ma anche le motivazioni per cui viene preferito un mezzo piuttosto che un altro. L'assenza di un'analisi completa non permette di comprendere fino in fondo che tipo di servizi (in termini di parcheggi o di trasporto pubblico) potrebbero essere offerti, rendendo quindi le risposte fornite dal PGTU inefficaci, o limitate, o fuori scala.

Per quanto concerne i **contenuti dei documenti di Aggiornamento del PGTU** adottati dalla Giunta comunale del 23 gennaio u.s., dobbiamo con rammarico registrare che la gran parte dei suggerimenti e delle proposte contenute sia nei diversi contributi proposti, sia in quello da noi presentato in data 18 novembre 2016 non sono stati accolti se non per alcuni singoli aspetti (pur significativi, come la conferma del ruolo di interscambio modale per P.zza Matteotti, la subordinazione dell'ampliamento della ZTL all'asse Borgovico alla realizzazione della "Borgovico bis", e una parzialissima attenzione al tema della sosta dei bus turistici).

Per tanto riteniamo imprescindibile, in questa sede, ribadire alcune sintetiche osservazioni:

- a) Non valutiamo condivisibile **l'approccio punitivo** che il Piano adotta nei confronti di alcune tipologie di utenti. E' il caso dei residenti della convalle per i quali si propone a pag. 5 del rapporto "Temi e strategie del piano" del maggio 2016: *"di proseguire nella politica già in atto che favorisce, nella concessione dei permessi di sosta agevolati e accesso alla ZTL, la prima auto posseduta dal nucleo familiare, limitando di conseguenza le agevolazioni tariffarie oltre la prima auto"*. Una scelta che, si specifica a pagina 6, non significa *"divieto di possesso della seconda o terza auto"* ma *"togliere ad esse eventuali privilegi"*. Ora, fermo restando che i possessori di permessi ZTL non godono di alcuna agevolazione tariffaria, non si comprende per quale motivo il diritto di raggiungere la propria abitazione con l'auto propria o del familiare debba essere considerato un privilegio.

Altra utenza dichiaratamente penalizzata risulta quella dei motociclisti - per i quali non è previsto un aumento degli stalli esistenti, nonostante si riconosca

il loro sottodimensionamento - perché *"la diversione modale non dovrebbe favorire gli spostamenti in motocicletta"* ma *"forme più sostenibili e sicure di mobilità"* come sostenuto nel Rapporto II, punto 1.2.5, in aperta controtendenza con le scelte operate da alcune delle principali città italiane tra cui Milano, che da questo mese consente l'accesso libero in Area C ai soli motocicli e ai veicoli elettrici.

b) Risulta assente ogni riferimento **all'evoluzione tecnica dell'industria automobilistica** che ha portato negli ultimi due decenni ad una consistente diminuzione delle emissioni acustiche ed atmosferiche e con tutta probabilità porterà, a breve, ad una maggiore diffusione delle auto elettriche per la diffusione delle quali il PGTU non prevede alcuna strategia promozionale nel breve termine, limitandosi ad una mera affermazione di principio nel nuovo punto 3.4.8 del Rapporto III *"Naturalmente il PGTU propone (...)lo sviluppo futuro di una organica pianificazione di dettaglio per la distribuzione ottimale su tutto il territorio comunale delle colonnine di ricarica "*, quando non è dato sapere; viceversa si deduce che nemmeno questa modalità di trasporto sia benvenuta, poiché subito dopo si afferma *:"Si suggerisce di valutare, tra le possibili alternative, l'installazione di stazioni combinate di bike sharing elettrico (...)"*. Si resta costernati.

c) Sul tema dei **parcheggi** esiste una lunga serie di contraddizioni. Il Rapporto II *"Temi e strategie"* sostiene che l'offerta di sosta pubblica è inferiore alla domanda ma che un incremento è da escludere perché foriero di maggiore traffico. A tal proposito sostiene anche che *"la proposta di realizzazione di nuove infrastrutture di ampia capacità non può essere perseguita, non per le motivazioni appena addotte, ma perché non rientra nei limiti economici e temporali del PGTU"*. Contestualmente si sostiene che, dal momento che la creazione di nuove corsie ciclabili produrrà una perdita degli stalli su strada, questi dovranno essere recuperati *"fuori strada"*. Cosa questo significhi e come si concili con la precedente previsione non è chiaro. Così come non è chiara la rispondenza tra la dichiarata volontà di non voler *"fare cassa"* e la strategia di incremento delle tariffe dei parcheggi cittadini con evidente penalizzazione dei pendolari.

Totalmente non condivisibile ci appare la modalità con la quale viene affrontato il problema (reale) della congestione di Ponte Chiasso in prossimità

della dogana, dovuta alle auto lasciate in sosta dai frontalieri che entrano in Svizzera con altri mezzi. La risposta fornita, tanto facile da apparire semplicistica, è che *"il Piano propone di regolare la sosta (a pagamento, disco orario, riservata) (...) prevedendo le opportune agevolazioni per i residenti"* (Punto 3.4.6 del Rapporto III), una circonlocuzione che significa "tartassiamoli". Al contrario, riteniamo che un approccio serio dovrebbe prevedere sia un intervento politico per mitigare le pretese a sfondo razzista dei Ticinesi contro i frontalieri, sia l'individuazione immediata a favore di quest'ultimi di nuovi parcheggi (in attesa della realizzazione del "parcheggio prioritario area ex Lechler").

Risulta inoltre di difficile comprensione la possibile convivenza tra un grande parcheggio ad uso pubblico nell'area dell'Ippocastano ed un nuovo capolinea degli autobus nella medesima area, stante l'oggettiva incompatibilità delle due funzioni ed il costo ingente per la realizzazione in quell'area di una "struttura" che permetta la coesistenza delle due previste funzioni. La funzione di parcheggio è comunque a nostro avviso prioritaria in quanto quest'area potrebbe assorbire, almeno parzialmente, i posti auto che il PGTU intende eliminare dalla via Mentana e dalle vie adiacenti per la realizzazione delle corsie ciclabili.

- d) Non vengono chiarite le modalità attraverso le quali potrà essere incentivata e potenziata **l'offerta del trasporto pubblico locale**. Al contrario, la lettura della pag. 24 del rapporto "Proposte di Piano" che specifica come oggi le decisioni sull'offerta e sui servizi di trasporto pubblico della città non sono più direttamente in capo all'amministrazione comunale, ma all'Agenzia di Bacino, alla quale *"saranno riportate le evidenze relative alle informazioni raccolte, le criticità, le possibili strategie e le proposte di cambiamento, che confluiranno nel processo di costruzione del Programma di Bacino"*, fa ipotizzare una progressiva perdita di incisività del Comune di Como rispetto alle scelte del settore. Si deduce direttamente che scelte con conseguenze immediate sulla fruibilità della città da parte di cittadini e utilizzatori vengono giustificate sulla base di future, ipotetiche modifiche di tracciati e fermate dei mezzi pubblici sui quali il Comune di Como non potrà comunque decidere autonomamente. Questo è un atteggiamento non accettabile, che chiediamo di modificare decisamente.

e) Permane l'ipotesi di **chiusura del Lungolago** al traffico privato, rendendolo più difficoltoso con la riduzione delle corsie carrabili fra piazza Matteotti e via Cairoli, in orari e giorni lavorativi, mentre per le giornate di maggior afflusso turistico è previsto anche il divieto di transito che, nelle intenzioni dell'Amministrazione viene giustificato in quanto *"faciliterebbe l'accesso veicolare alla convalle da via Torno in quanto i veicoli provenienti da Bellagio/Torno non troverebbero gli attuali flussi consistenti in conflitto nei nodi di Piazza Amendola e Piazza Matteotti"* (...).

Di più, l'ipotesi di chiusura del Lungolago è accompagnata nel PGTU (malgrado le dichiarazioni contrarie) dalla conferma di istituire il **doppio senso di marcia su (almeno) due lati del girone**, col ritorno alla precedente offerta di un'unica corsia per senso di marcia - che sicuramente allunga i tempi di percorrenza e contraddice palesemente gli obiettivi di riduzione della pericolosità viabilistica. Occorre riaffermare con forza che non si tratta di un miglioramento ma di una regressione negativa.

Viceversa è condivisibile l'ampliamento dei due passaggi pedonali su Piazza Cavour, da realizzarsi congiuntamente alla sincronizzazione degli apparati semaforici, così la progressiva riduzione della sosta lunga dei bus dal nodo di interscambio, che va mantenuto, di Piazza Matteotti (a favore di un complessivo progetto di attestamento a S. Giovanni). Interventi, questi, che da soli migliorerebbero la percezione e l'uso equilibrato del Lungolago, che sarà fortemente ampliato alla fruizione di cittadini, turisti e ciclisti quando sarà concluso il cantiere "paratie", senza scardinare l'efficienza che riconosciamo al "girone".

Anche la ventilata chiusura al traffico privato di Via Milano, che nel Rapporto II al punto 1.2.2 assume l'oscura dizione di *"intervento di moderazione e discontinuità per il traffico privato"* sembra agire nella direzione di inasprire ingiustificatamente le condizioni d'uso della città per gli utenti ordinari. Se il problema da risolvere è la congestione della via nelle giornate di maggior flusso, per code generate da auto in colonna, e in attesa di accedere all'autosilo di via Auguadri la soluzione non può essere ricercata nella chiusura della via stessa, e comunque questi flussi inevitabilmente si riverseranno poi su via Battisti mantenendo inalterato il problema. Inoltre, provvedimenti incerti e imprevedibili in questa direzione, contribuiscono fortemente a disincentivare il reinserimento di nuove attività lungo la via stessa.

- f) L'incremento della quantità e qualità della **rete ciclabile**, di per sé obiettivo pregevole e condivisibile, non può, a nostro avviso, produrre riduzioni di calibro delle corsie carrabili, che già spesso risultano carenti rispetto alle necessità minime del traffico. A titolo esemplificativo, ma non certo esaustivo, segnaliamo il previsto percorso ciclabile sul fronte lungolago che, potrebbe facilmente essere spostato all'interno della futura ampia passeggiata fronte lago, senza sacrificare una corsia carrabile e rendendo più sicuro il transito dei ciclisti. Registriamo inoltre quella che ci appare come una contraddizione, che chiediamo di chiarire, tra l'indicazione dei "collegamenti prioritari" contenuti nel Rapporto II al punto 1.2.4, dove per la Convalle sono indicati due itinerari "*uno nei pressi di Via Milano (?) e uno più a levante nei pressi di Moro – Sirtori*" mentre nel Rapporto III al punto 3.2 si propone l'asse di Via Mentana – Via Magenta: uno dei due è di troppo. Resta per altro da segnalare la particolare orografia della città che induce a ritenere ben più estensivo l'utilizzo delle biciclette all'interno della convalle piuttosto che non come mezzo per giungere in centro città da quartieri quali Breccia, Camerlata, Sagnino, Monteolimpino, Garzola, Lora e ritorno.
- g) Esiste una **contraddizione di fondo, che chiediamo di superare**, tra l'obiettivo dichiarato di fluidificare e moderare il traffico e diverse proposte contenute nel Piano che, al contrario, producono restrizioni, allungando i tempi ed aumentando i costi a carico di cittadini, "city users" e turisti che hanno necessità di accedere alla convalle, oltre che, come già detto, per gli stessi residenti. Le soluzioni previste per il girone, l'intersezione tra via per Cernobbio e via Bellinzona, la malaugurata ipotesi di semaforizzare il nodo S. Rocco, o quella tra viale Roosevelt e via Grandi, per citare solo alcuni degli esempi più eclatanti, dimostrano una sostanziale discrasia tra obiettivi dichiarati e soluzioni proposte. Anche l'ipotesi di ridurre l'offerta di parcheggio per alleggerire il traffico veicolare presuppone una valida ed attrattiva alternativa all'auto al momento carente, al contrario l'implementazione di stalli, fluidificherebbe il traffico in determinate zone eliminando i rallentamenti causati dai veicoli a volte addirittura fermi in carreggiata ad attendere che si liberi uno stallo.
- h) Malgrado le parziali dichiarazioni nelle controdeduzioni, manca ancora, a nostro avviso, l'individuazione di una soluzione organica e definitiva per la

sosta dei pullman turistici. La condizione in cui versa oggi piazza Roma dimostra quanto sia improcrastinabile l'assunzione di decisioni definitive in proposito. La soluzione più naturale appare quella di creare un'area di carico e scarico in zona centrale ed una di sosta nell'area da attrezzare dell'**ex scalo merci** (per la metà del quale il PGT già prevede anche questa destinazione) che non solo darebbe sollievo al centro cittadino, ma permetterebbe la riqualificazione del percorso tra la stazione di Como San Giovanni e Sant'Abbondio (oltre alla Basilica è sede universitaria), anche con la creazione di una pista ciclabile. La stessa attenzione va riservata alle **aree di sosta per i camper**, che già insufficienti oggi appaiono ulteriormente penalizzate nelle proposte del PGTU.

- i) Sono da considerarsi **positivi diversi interventi** prospettati per migliorare i nodi e le intersezioni, come la rotatoria via Varesina-via Lissi, la sostituzione dell'incrocio semaforico su via Giussani tra via Palma e via Grilloni, la prevista rotatoria in via D'Annunzio su via Virgilio e altri casi dove le rotatorie sostituiscono impianti semaforici contribuendo al contempo ad aumentare la sicurezza delle intersezioni. Proprio partendo da questa considerazione, appaiono incomprensibili e inaccettabili le ipotesi di semaforizzazione del nodo di San Rocco e di Via per Cernobbio - via Bellinzona che non solo non risolverebbero la congestione nelle ore di punta, ma aumenterebbero i tempi di percorrenza per tutto il resto della giornata. Evidenziamo poi la necessità che nell'ipotesi di intervento sulla via Varesina si tenga conto della necessità di garantire un collegamento per quanto possibile veloce che favorisca il transito dei veicoli di soccorso diretti all'Ospedale Sant'Anna. In materia di rotonde segnaliamo quella all'incrocio tra via Turati e la Via Canturina perché non adeguata o, quanto meno, non realizzata in modo conforme allo smaltimento del traffico in quella zona; proponiamo di valutare la realizzazione di una rotonda, in sostituzione del semaforo esistente, all'incrocio via Donatori di Sangue - via Oltrecolle - via Muggiò creando così un'alternativa in alleggerimento al transito in piazza Camerlata. In generale per le **intersezioni semaforizzate** che si intendono mantenere invitiamo a dotare le stesse di **sistemi smart** in grado di modulare i tempi semaforici in relazione alla quantità dei mezzi in transito.

j) **Protezione pedoni e fronti scolastici:** si concorda con gli obiettivi di miglioramento degli attraversamenti pedonali (andrebbero meglio illuminati e dove possibile dotati di "isole" in mezzaria) e della protezione dei percorsi pedonali ed attraversamenti in corrispondenza degli istituti scolastici. A questo proposito si evidenziano due aspetti che proponiamo di approfondire: in corrispondenza del plesso scolastico di via Giussani si evidenzia una carenza di accessibilità e sarebbe auspicabile la realizzazione di un parcheggio attiguo alla scuola stessa; nel nostro contributo di novembre avevamo manifestato (come peraltro già evidenziato in altre occasioni) perplessità sull'ipotesi del doppio senso di marcia su via Gramsci tenendo conto dell'attuale flusso di traffico generato dall'esistenza di una struttura scolastica negli orari di entrata e di uscita degli alunni; inoltre la proposta formulata nel PGTU di inversione del senso di marcia di via Italia Libera **verso Giulio Cesare** (?) – ovviamente pensiamo sia da intendersi verso **viale Roosevelt** – crea una situazione di pericolo in quanto la visibilità nell'immissione su viale Roosevelt è inesistente; occorre poi tener presente che il tratto è interessato anche dai movimenti dei veicoli della Croce Rossa; inoltre si prospetta anche la creazione di una nuova via di accesso per residenti, attività commerciale, zona a verde, parcheggi e pista ciclabile, nuovo accesso che, da quanto si vede, si inserisce proprio su via Italia Libera in prossimità dell'incrocio con Viale Roosevelt.

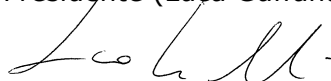
Nello specifico proponiamo pertanto di mantenere la direzione di traffico di via Italia Libera in senso unico discendente verso via Lucini, invertire il senso di marcia di via Gramsci togliendo il semaforo all'incrocio con viale Roosevelt; in questo modo le proposte di pista ciclabile e corsia per commercianti e residenti non avrebbero impatto negativo.

L'auspicio è che le presenti Osservazioni, come le altre che saranno presentate, possano contribuire a rendere questo Piano migliore nei contenuti ma soprattutto nell'approccio, superando le ricette manualistiche nate in ben diversi contesti, nella speranza che a Como si possano applicare misure equilibrate, consone alle esigenze di tutti gli utenti e commisurate alle generali condizioni odierne e alle reali risorse economiche attraverso le quali attuare il PGTU.

Como, 22 febbraio 2017

ANCE Como

Il Presidente (Luca Guffanti)



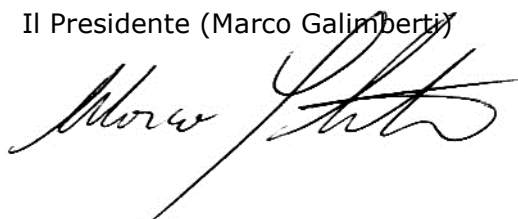
Unindustria Como

Il Presidente (Fabio Porro)



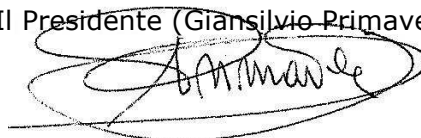
Confartigianato Imprese Como

Il Presidente (Marco Galimberti)



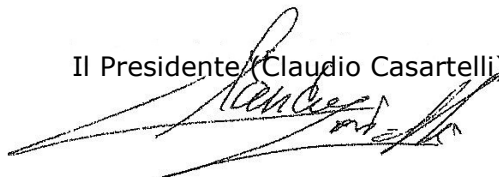
Confcommercio Como

Il Presidente (Giansilvio Primavesi)



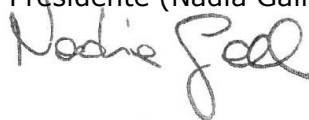
Confesercenti Como

Il Presidente (Claudio Casartelli)



CNA Como - Como Città

La Presidente (Nadia Galli)



Collegio dei Periti Industriali e dei Periti Industriali Laureati della Provincia di Como

Il Presidente (Orazio Spezzani)

