

PROCEDIMENTO VAS

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

CONTRODEDUZIONI AI PARERI/CONTRIBUTI PERVENUTI AL RAPPORTO

PRELIMINARE

PREMESSA

Il Rapporto Preliminare e la proposta del PUMS sono stati messi a disposizione il 9 giugno 2026, dando avvio alle consultazioni.

In questa fase sono pervenute 3 pareri/contributi:

- 1) ARPA Lombardia dipartimento di Como-Varese (Protocollo n. 0007354 Del 22/06/2026);
- 2) Provincia di Como Settore Tutela Ambientale e Pianificazione del Territorio (Protocollo n. 0007693 Del 02/07/2026);
- 3) ATS Insubria – Sistema Sanitario RL Direzione Sanitaria Dipartimento di Igiene e Prevenzione Sanitaria SSD One Health e Flussi informativi (Protocollo n. 0007964 Del 07/07/2026).

Con il presente documento si dà risposta alle indicazioni contenute nei singoli documenti sopra citati.

1) ARPA Lombardia dipartimento di Como-Varese

- A) ***Si ritiene utile rammentare che tutti gli interventi di trasformazione del suolo comportanti variazione di permeabilità superficiale, Dovranno essere conformi alla normativa vigente in materia di invarianza idraulica e idrologica, anche mediante l'applicazione dei principi e dei metodi del drenaggio urbano sostenibile, attenendosi a quanto specificato nel R.R. 23 novembre 2017 – n.7 e s.m.i.***

RISPOSTA: L'Amministrazione Comunale richiederà il Progetto di invarianza idraulica e idrologica nelle fasi di progettazione dell'opera come definito nel succitato R.R. 23 novembre 2017 – n.7 e s.m.i.

Inoltre, verrà richiesta, in fase di progettazione esecutiva, l'utilizzo di tecnologie e metodologie atte a contrastare gli effetti dei cambiamenti climatici (in particolare calore-alluvioni).

- B) ***Si suggerisce di effettuare una campagna di misure fonometriche della situazione ante-operam e contestualmente una valutazione previsionale relativa anche alle modifiche del progetto.***

RISPOSTA: L'Amministrazione Comunale valuterà in fase progettuale la necessità di effettuare una campagna di misurazione fonometrica della situazione ante-operam e una stima dell'impatto del progetto sull'inquinamento acustico.

- C) ***Si ritiene utile effettuare una simulazione modellistica per quantificare l'efficienza degli interventi di Piano proposti rispetto alla situazione attuale oltrechè in termini di fluidificazione della circolazione, anche di emissioni da traffico, con conseguente valutazione dell'impatto sulla qualità dell'aria.***

RISPOSTA: Per la redazione del PUMS è stato utilizzato il modello di simulazione Aimsun per poter dare una valutazione empirica della qualità della circolazione allo Stato di Fatto e per individuare lo Scenario di Progetto più funzionale attraverso la valutazione dei carichi risultanti e delle criticità (code, perditempo, livelli di servizio...). Come riportato sul documento di Piano, lo Scenario obiettivo consente flussi veicolari più fluidi soprattutto nell'ambito Verdi, Toti, Cadorna, che attualmente è da considerarsi un nodo critico. Nel rapporto sono riportati gli output dei flussi e dei rapporti F/C. I risultati delle simulazioni dello Scenario Obiettivo evidenziano che lo scenario proposto migliora le prestazioni della rete, riducendo i perditempo, aumentando le velocità e consentendo a 130 veicoli in più di entrare nel sistema stradale simulato. L'aumento dei veicoli determina, nell'inquadramento generale, incrementi trascurabili (in quanto valutati in g) delle emissioni di CO₂, NO_x PM e VOC generati dai veicoli.

Di seguito si riporta la tabella del confronto degli outputs generati dalle simulazioni dello Stato di Fatto e dello Scenario Obiettivo.

Time Series	Value	Units	Value	Units	▲
Delay Time - Car	15,7	sec/km	15,03	sec/km	-4,27%
Flow - Car	4176	veh/h	4211	veh/h	0,84%
IEM Emission - CO ₂ - Car	1001150,08	g	1005336,15	g	0,42%
IEM Emission - NO _x - Car	2209,44	g	2263,75	g	2,46%
IEM Emission - PM - Car	349,62	g	353,58	g	1,13%
IEM Emission - VOC - Car	853,91	g	855,63	g	0,20%
Speed - Car	44,52	km/h	44,97	km/h	1,01%
Total Distance Traveled - Car	4807,04	km	4905,06	km	2,04%
Total Travel Time - Car	110,35	h	111,74	h	1,26%
Travel Time - Car	83,13	sec/km	82,59	sec/km	-0,65%

2) Provincia di Como Settore Tutela Ambientale e Pianificazione del Territorio

A) Si suggerisce di verificare la coerenza del PUMS anche con la variante del PGT in itinere

RISPOSTA: Per quanto riguarda la coerenza con il PGT in itinere si precisa che l'intero PUMS è stato redatto in sinergia con i tecnici incaricati della stesura della variante, pertanto, i due Piani risultano in linea. La Tavola 08 del Documento di Piano della Variante al PGT verrà aggiornata con le indicazioni contenute nella figura 8.3.2 della Relazione Tecnica del PUMS in fase di approvazione.

B) Si evidenzia che il collegamento tra i due lati della SP32 dovrà essere risolto a livelli differenziati, anticipando fin d'ora che non potranno essere ammessi attraversamenti a raso.

RISPOSTA: Il PUMS non prevede attraversamenti a raso della SP32.

C) In considerazione del fatto che alcune azioni del PUMS riguardano il miglioramento dell'accessibilità e della sicurezza in corrispondenza delle fermate del Trasporto Pubblico Locale (TPL), si suggerisce di coinvolgere nel procedimento di VAS anche l'Agenzia del TPL

RISPOSTA: Il procedimento ha coinvolto i gestori del Trasporto Pubblico su gomma.



- 3) ATS Insubria – Sistema Sanitario RL Direzione Sanitaria Dipartimento di Igiene e Prevenzione Sanitaria SSD One Health e Flussi informativi

A) Si esprime parere favorevole alla non assoggettabilità del Piano alla procedura di VAS

Il tecnico
Arch. Pala Piera Simonetta