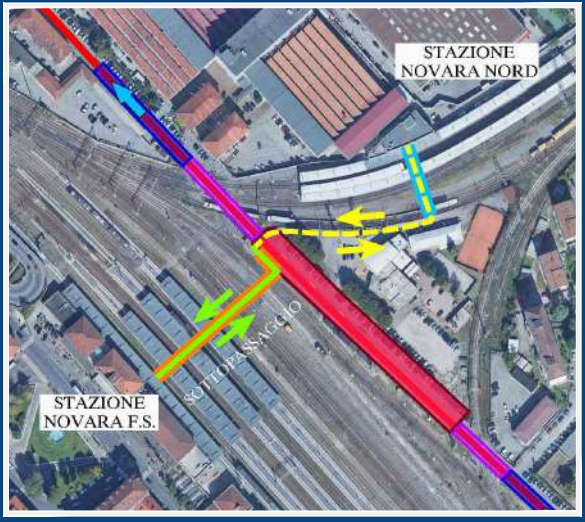
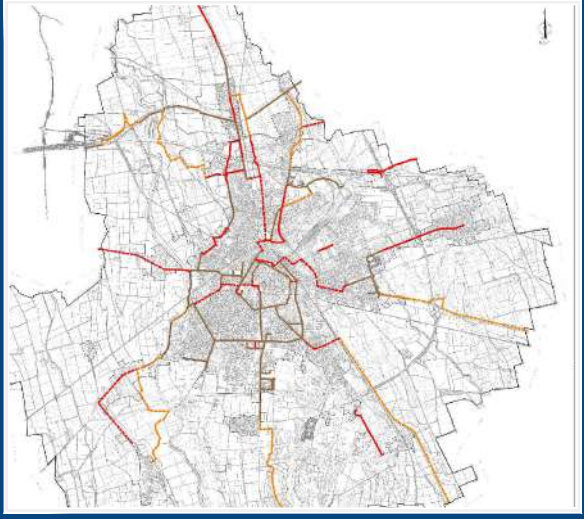
COMUNE DI NOVARA

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DELL'AREA URBANA DI NOVARA (P.U.M.S.) E PIANI DI SETTORE AD ESSO FORMALMENTE E FUNZIONALMENTE CONNESSI





Fase III
Controdeduzione delle osservazioni pervenute

C32CR010

Sintagma

STUDIO ASSOCIATO

Giugno 2022

INTRODUZIONE

Il PUMS **è un piano a carattere strategico e programmatorio** con un orizzonte temporale complessivo di 10 anni. Le strategie ed azioni, in esso contenute, sono però suddivise in due orizzonti temporali, infatti si parla di:

- scenari di breve-medio periodo, contenenti gli interventi pianificati, programmati e proposti entro 5 anni;
- scenari di medio-lungo periodo quelli entro i 10 anni.

Non ha carattere di piano conformativo. Interventi su opere infrastrutturali devono necessariamente passare attraverso adeguamenti sullo strumento urbanistico.

Il Piano della Mobilità ha, in sostanza, una valenza programmatoria di medio - lungo periodo e **non ha valenza urbanistica**.

Dentro questa cornice, il PUMS ha ampi gradi di libertà programmatoria, ed è quindi possibile che, per la soluzione di alcune criticità, possano essere previste più linee d'intervento, anche tra loro alternative, da attuare in relazione:

- ai canali di finanziamento (non sempre noti in occasione della redazione del PUMS, ma che si possono presentare nel corso della sua attuazione);
- alla entità delle risorse reperibili;
- alle disponibilità di soggetti privati (anche in questo caso le dinamiche di concertazione con il privato possono avere tempistiche incerte) ad operare in integrazione con il pubblico.

Non è pertanto escluso che alcune linee di progetto superino, integrino e diano più alternative a quanto previsto dal piano urbanistico traguardato su orizzonti temporali di breve - medio periodo.

Per il suo carattere programmatorio, e strategico, il PUMS fa propria una cornice tecnica - politica dettata dai soggetti dell'autorità competente di riferimento.

Occorre poi sottolineare che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si caratterizza come piano di riferimento complessivo per il governo della mobilità, in tutte le sue componenti (TPL, sistemi di sharing, mobilità elettrica, sosta, infomobilità, sistemi ettometrici, sistema del ferro, mobilità dolce, etc..).

Analisi, e strategie progettuali di dettaglio, sono demandate specifici piani da redigere in cascata al PUMS e previsti dalla specifica normativa di settore (Codice della Strada e direttive sui PGTU e PUT) e studi su specifici comparti (Piani Particolareggiati del Traffico Urbano e Piani Esecutivi del Traffico Urbano).

Ai diversi livelli di pianificazione, sopra riportati, seguono, secondo l'attuale normativa sulle opere pubbliche, le specifiche progettazioni così articolate:

- i progetti di fattibilità tecnica ed economica (che hanno sostituito il progetto preliminare e che devono indagare più soluzioni);
- i progetti definitivi;
- i progetti esecutivi.

La Giunta Comunale, con delibazione n.434 del 9 dicembre 2021, ha adottato il Piano della Mobilità Urbana Sostenibile (PUMS) del Comune di Novara. A seguito della finestra temporale per le osservazioni, si riporta, in questo documento, il quadro generale di quanto emerso da questa fase "partecipativa" che accompagna il PUMS alla prossima fase di approvazione.

Nella tabella a seguire si riporta la griglia delle osservazioni ricevute e relativa controdeduzione motivata.

Le colonne della griglia riportano:

- ***N°***: è il numero identificavo di ciascuna osservazione specifica
- ***SOGGETTO OSSERVANTE:*** in questa colonna viene specificato se l'osservazione è pervenuta da privati cittadini oppure da soggetti organizzati (enti, comitati, associacioni, …)
- ***RIFERIMENTI SPECIFICI:*** in questa colonna viene specificato il nome del soggetto (privato cittadino) o dell'ente, organizzazione, associazione che ha formulato ciascuna specifica osservazione
- ***TESTO OSSERVAZIONE/SINTESI***: elaborazione sintetica dell'osservazione.
- ***AREA TEMATICA***: ad ogni osservazione è stata associata un'area tematica di riferimento, molti dei soggetti hanno espresso osservazioni su più di un ambito di intervento del PUMS
- ***CONTRODEDUZIONE***: risposta di sintesi all'osservazione effettuata (accolta, non accolta, parzialmente accolta)
- ***RISPOSTA***: risposta motivata per ciascuna osservazione con riferimento alle eventuali modifiche apportate ai documenti

Le controdeduzioni sono state classificate nel seguente modo:

ACCOLTA	Osservazione che entra nel merito dei contenuti del PUMS e il cui contenuto è perfettamente in linea con le strategie di Piano.
PARZIALMENTE ACCOLTA	Osservazione che entra nel merito dei contenuti del PUMS e il cui contenuto è in parte in linea con le strategie di Piano.
NON ACCOLTA	Osservazione che entra nel merito dei contenuti del PUMS il cui contenuto è NON in linea con le strategie di Piano. Oppure, osservazione/considerazione estranea ai contenuti del PUMS

Sono pervenuti 14 documenti da privati cittadini e soggetti organizzati, dai quali sono state estratte 106 osservazioni specifiche.

In totale, quindi, la griglia a seguire si compone di **106 osservazioni/integrazioni totali** suddivise per le aree tematiche a seguire:

AREE TEMATICHE	N°
AREE PEDONALI/ZTL/LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15	13
BICIPLAN	12
GENERALE	18
INFRASTRUTTURE STRADALI	7
LOGISTICA	3
MESSA IN SICUREZZA	8
MODELLO/ANALISI MULTICRITERIA	2
NODO STAZIONE	9
POLITICHE INCENTIVANTI	2
SOSTA	11
TPL	16
TRASFORMAZIONI URBANISTICHE	3
VAS	2
Totale complessivo	**106**

Nella tabella che segue, invece, si riporta un'elaborazione complessiva delle controdeduzioni.

AREA TEMATICA	n° oss. "ACCOLTA"	n° oss. "PARZIALMENTE ACCOLTA"	n° oss. "NON ACCOLTA"	Totale Osservazioni
AREE PEDONALI/ZTL/LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15	1	5	7	**13**
BICIPLAN	1	7	4	**12**
GENERALE	2	4	12	**18**
INFRASTRUTTURE STRADALI			7	**7**
LOGISTICA			3	**3**
MESSA IN SICUREZZA			8	**8**
MODELLO/ANALISI MULTICRITERIA	1		1	**2**
NODO STAZIONE	1	3	5	**9**
POLITICHE INCENTIVANTI	1	1		**2**
SOSTA	2		9	**11**
TPL	3	3	10	**16**
TRASFORMAZIONI URBANISTICHE			3	**3**
VAS	1	1		**2**
Totale complessivo	**13**	**24**	**69**	**106**

GRIGLIA DELLE OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
1	Privato cittadino	**H. Rotatoria largo Bellini Via Solaroli; esclusivamente funzionale alla realizzazione del nuovo parcheggio nell'area degli ex giardini della Mensa Vescovile** e che, in quanto parcheggio a rotazione (aveva proposto di destinarlo a parcheggio dei residenti nel Centro Storico, che sono privi di box e che oggi parcheggiano su spazio pubblico nelle strade limitrofe) sostanzialmente **impedisce una corretta delimitazione delle aree ZTL e delle aree pedonali.** Aree pedonali 100% del Centro Storico; ZTL estese a quella zona particolarmente delicata e fragile che è caratterizzata dalla presenza delle funzioni più "prestigiose" ed importanti del nostro Centro Storico: il Castello, il Teatro Coccia, il Duomo, il Conservatorio in Largo Bellini angolo Via Dominioni, l'Università in Via Solaroli (area Ospedale e Caserma Perrone), il cuore verde di Novara; una zona che, complessivamente, prima e più delle altre, dovrebbe essere riconosciuta e fruita come zona pedonale e non solo come ZTL.	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15		•		Il nuovo parcheggio ha dei riverberi sulle scelte di gestione dello spazio stradale, oltre che per la sistemazione della sede stradale, anche per la gestione delle limitazioni (ZTL, AP) per la valorizzazione delle aree "prestigiose" richiamate. Il progetto è stato oggetto di approfonditi studi viabilistici nella fase della variante urbanistica ed il progetto esecutivo delle opere è in fase di approvazione definitiva. L'intervento non pregiudica una corretta delimitazione delle aree ZTL e delle aree pedonali. Di conseguenza il PUMS non può che limitarsi a recepirlo. Si tratta in ogni caso di parcheggio privato la cui gestione, quindi non è del Comune.
2	Privato cittadino	**S. intervento 32 – Area pedonale nel Centro Storico**: il PUMS prevede di raggiungere, nel breve periodo, il 29,7% della superficie viaria del Centro Storico ristretto e il 55% nel lungo periodo. Mancano i criteri se non un generico allargamento "alle aree a vocazione pedonale". Poi mi rendo conto e comprendo le difficoltà per la pedonalizzazione del quadrante nord-ovest (con le aree limitrofe alla Basilica di San Gaudenzio); un ambito urbano che è fortemente condizionato dal parcheggio del BPM, sino a quando almeno, ed entro il 2030, non sarà esteso a tutto il Centro Storico la ZTL. Perché escludere dalle aree pedonali le aree limitrofe alle scuole Ferrandi e Morandi e del Convitto Carlo Alberto? Perché frammentarietà delle previsioni per il vicolo Santa Chiara, vicolo Cantalupo e via Cerutti, parte di via dei Brusati, vicolo San Nicola, e parte terminale di via Canobio? Estendere ZTL e AP ai centri storici della città (Pernate o Lumellogno o Olengo, ecc.) e nei singoli quartieri, anche nella prospettiva di dare concreta attuazione alla ipotesi della città dei 15 minuti, le zone 30, le strade residenziali e a priorità pedonale ecc.	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15			•	Il PUMS propone l'implementazione delle aree pedonali con gradualità e passando anche attraverso misure temporanee per comprendere la risposta dei cittadini e utenti in genere. Nel Piano sono stati meglio esplicitati i criteri di scelta delle aree proposte per la pedonalizzazione e l'intento di approfondire la loro estensione anche al di fuori del centro storico. Non si ritiene opportuno estendere l'area pedonale e la ZTL ai centri storici minori, nei quali il PUMS prevede la zona 30.
3	Privato cittadino	**T**. **Intervento 34 - Zona di accessibilità controllata LEZ. Proposte: il** PUMS potrebbe cominciare a definire le Zone a Bassa Emissione con la delimitazione, insieme alla zona relativa ai Centri Storici, di fasce di rispetto di almeno 200 metri a tutela di tutte le aree "sensibili" della Città: a partire dalla nuova Città della Salute, dalle scuole di ogni ordine e grado (compresa l'Università), dalle strutture socio-sanitarie- assistenziali, ai Centri di ogni quartiere e delle Frazioni, alle aree verdi ed alle aree sportive, alle aree parrocchiali, alle aree ad alta densità abitativa, alle aree riconosciute come Addensamento commerciale, ecc. Tutte zone nelle quali prevedere, omogeneamente, la progressiva esclusione dei mezzi più inquinanti; una azione necessaria a tutela della salute di tutti.	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15		•		Sarà cura dei successivi sviluppi dell'azione strategica di introduzione di Zone a Basse Emissioni (LEZ) di individuare criteri di sperimentazione, e successivamente di attivazione permanente, di tali aree. In alcune zone sensibili, come l'ospedale, deve essere garantito l'accesso indifferenziato a tutti i mezzi.
4	Privato cittadino	**W. intervento 41 – logistica delle merci ed E-commerce:** Se da un lato obiettivo del PUMS sembra essere quello di "razionalizzare la distribuzione delle merci in ambito urbano" non si comprendono le ragioni per cui il progetto della City Logistics debba riguardare in termini esclusivi le aree del Centro Storico e non anche, per esempio, le tante aree riconosciute e classificate dal Piano Regolatore come Addensamenti commerciali. In questo senso mentre si concorda che per il centro storico la ZTL merci coincida con la zona LEZ, propongo e chiedo che le ZTL merci vengano definite per tutte le zone riconosciute come "addensamenti commerciali" (storici, urbani forti o minori ed extraurbani). Parcel Lockers: proposta di una più capillare organizzazione dei punti di consegna in ambito urbano per rendere possibile il ritiro della merce anche e soprattutto a piedi od in bicicletta: gli uffici postali, i tabaccai, le edicole, i supermercati, per esempio, potrebbero utilmente svolgere tale funzione come, già in parte, succede oggi.	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15		•		Come specificato nel piano, il tema della logistica urbana delle merci riguarda uno specifico piano di settore (PULS, in corso di redazione). In questa fase, il PUMS ha esplicitato due delle possibili azioni che il PULS dovrà approfondire (individuazione aree carico/scarico merci a seguito di pedonalizzazione, diffusione dei parcel lockers..), questo è finalizzato a rafforzare il tema di "trasversalità" delle diverse azioni del PUMS. Il PULS non riguarderà solo il Centro Storico, ma l'intero territorio comunale.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
5	Consiglio dell'ordine degli architetti	E. Riconsiderare, approfondire, sviluppare e/o rafforzare: **il progetto della città dei 15 minuti**, anche con interventi di densificazione delle aree esistenti e delle aree di trasformazione e nuovo impianto e diffusi interventi di riqualificazione delle periferie, dei quartieri e delle frazioni, per assicurare ai residenti l'accessibilità, a piedi o in bicicletta, ai servizi primari della residenza: la scuola per i propri figli, un'area verde, un parco, un negozio di alimentari, il medico di base, la farmacia, ecc. e una buona integrazione/relazione con le diverse parti della città a mezzo del trasporto pubblico;	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15			•	Il progetto della città dei '15 minuti, trova nella città di Novara un enorme potenziale. A prescrindere dagli esempi riportati nel PUMS, le azioni di mobilità dolce e attiva concorrono ad individuare i comparti della città di prossimità. Gli interventi di rigenerazione e riqualificazione urbana non sono materia trattata dal PUMS.
6	Consiglio dell'ordine degli architetti	M. Riconsiderare, approfondire, sviluppare e/o rafforzare: l**a previsione di estensione delle aree pedonali interessa solo la zona del centro storico,** per altro con esclusione del settore nord-ovest che si ritiene dovrebbe essere parimenti coinvolto, ma non aree residenziali o con concentrazione di servizi pubblici in zone esterne ed in tal senso si auspica una riconsiderazione anche per le potenzialità di riqualificazione di spazi urbani; per garantire una reale pedonalizzazione del centro storico si deve gestire in modo totalmente diverso il flusso delle merci e a tale fine il PUMS prevedendo una azione indirizzata alla **City Logistic che al momento viene descritta solo con riguardo alla necessità di acquisire informazioni sulla domanda e offerta e all'individuazione delle indagini da effettuare mentre nel caso dell'azione riguardante i parcel locker** (depositi temporanei e punti di ritiro degli acquisti on line) viene delineata una collocazione solo in corrispondenza delle cerniere di mobilità, in punti molto esterni, a fronte di una situazione attuale che vede una diffusa distribuzione in tutte le aree cittadine (presso supermercati, benzinai, giornalai, ecc.) che deve essere oggetto di ridefinizione in un quadro complessivo il cui percorso richiede un coinvolgimento attivo dei soggetti privati	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15		•		Come specificato nel piano, il tema della logistica urbana delle merci riguarda uno specifico piano di settore (PULS, in corso di redazione). In questa fase, il PUMS ha esplicitato due delle possibili azioni che il PULS dovrà approfondire (individuazione aree carico/scarico merci a seguito di pedonalizzazione, diffusione dei parcel lockers..), questo è finalizzato a rafforzare il tema di "trasversalità" delle diverse azioni del PUMS. Il PULS non riguarderà solo il Centro Storico, ma l'intero territorio comunale. Per quanto riguarda la pedonalizzazione dell'area nord-ovest del centro storico, il PUMS propone l'estensione della pedonalità in uno scenario di lungo periodo nel quale dovranno essere meglio definite le fruizioni degli spazi per la presenza del park BPM. L'obiettivo finale, in accordo con il piano per la qualità dell'aria è la pedonalizzazione integrale del Centro Storico
7	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	**18. Aree Pedonali /ZTL /LEZ.** Nelle soluzioni indicate nell'elaborato C32P0321 osserviamo che: l'area di **piazza Puccini** debba essere considerata **a tutti glie effetti area pedonale** in quanto facente parte e connessa con la via Rosselli ad un contesto storico- architettonico di pregio e di consolidata frequentazione, nonché per le funzioni pubbliche, private e religiose che vi affacciano. Diversamente si consoliderà la pessima abitudine ad utilizzarla come parcheggio dei gestori delle attività vicine o degli operatori teatrali che se necessario potrebbero avere altri spazi nel parcheggio di v.le Turati. La piazza **Santa Caterina** in via dei Cattaneo è stata **pedonalizzata e riqualificata nel 2015-2016. È** da **evitarsi il transito in via Bescapè e la sosta sul retro dell'abside della cattedrale di S. Gaudenzio** che ne compromette la fruizione e che comporta a sua volta l'uscita in via Dolores Bello. Proponiamo di comprendere entrambe le vie nelle aree pedonali e di impostare la via Negroni antistante la banca con doppio senso di marcia, sopprimendo il margine di sosta, visto anche l'evidente e intrusivo affollamento che si presenta, portando l'uscita del traffico privato in via del Carmine, via dei Cattaneo e via Pier Lombardo. Altrettanto proponiamo per via Pietro Azario, accesso al tribunale può essere autorizzato con pass telematico; ciò consentirebbe di estendere la zona pedonale all'ultimo tratto di c.so Cavallotti, completando in tal modo il comparto est del CS.	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15			•	Il PUMS propone l'implementazione delle aree pedonali con gradualità e passando anche attraverso misure temporanee per comprendere la risposta dei cittadini e utenti in genere. Sono stati approfonditi i suggerimenti contenuti nell'osservazione.
8	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	20. **Aree Pedonali /ZTL /LEZ. I**n merito alla delimitazione della LEZ-Low Emission Zone non comprendiamo l'esclusione della parte nord dell'area centrale che dovrebbe a nostro parere essere ricompresa proseguendo in v.le Dante, l.go Buscaglia, v.le Manzoni.	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15		•		I successivi sviluppi dell'azione strategica di introduzione di Zone a Basse Emissioni (LEZ) riguarda l'individuazione dei criteri di sperimentazione, e successivamente di attivazione permanente, di tali aree. L'area evidenziata nell'osservazione è lasciata non ricompresa per motivi legati ai futuri sviluppi dell'area tra la stazione FS, questo non la esclude definitivamente dall'essere parte della LEZ

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
9	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	21. **Aree Pedonali /ZTL /LEZ. R**ileviamo che la delimitazione di **zone pedonali o ZTL dovrebbe essere applicata anche alle aree centrali delle frazioni** quali Pernate (con via Novara, Turbigo, don Sandrino, S. Michele) Vignale, Veveri (via Vignale, via Verbano-Chiesa), Lumellogno (via P. Lombardo, via alla Chiesa, p.zza Martiri), Olengo (via Novara, str.da Carlina, via delle Scuole, via Cimitero vecchio), Casalgiate (via del Castello), luoghi urbani in cui oggi il limite di velocità 30 segnala esclusivamente gli eventuali dossi, e non sempre in entrambe le direzioni.	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15			•	Il PUMS propone l'implementazione delle aree pedonali con gradualità e passando anche attraverso misure temporanee per comprendere la risposta dei cittadini e utenti in genere. Nel Piano sono stati meglio esplicitati i criteri di scelta delle aree proposte per la pedonalizzazione e l'intento di approfondire la loro estensione anche al di fuori del centro storico. Non si ritiene opportuno estendere l'area pedonale e la ZTL ai centri storici minori, nei quali il PUMS prevede la zona 30.
10	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	12. L'azione 9 individua le aree pedonali che ricadono all'interno del centro storico; si chiede di estendere la presenza delle stesse anche al settore nord-ovest del centro storico e di prendere in considerazione anche zone ubicate negli altri quartieri urbani e nelle frazioni;	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15			•	Il PUMS propone l'implementazione delle aree pedonali con gradualità e passando anche attraverso misure temporanee per comprendere la risposta dei cittadini e utenti in genere. Nel Piano sono stati meglio esplicitati i criteri di scelta delle aree proposte per la pedonalizzazione e l'intento di approfondire la loro estensione anche al di fuori del centro storico. Non si ritiene opportuno estendere l'area pedonale e la ZTL ai centri storici minori, nei quali il PUMS prevede la zona 30. Per quanto riguarda la pedonalizzazione dell'area nord-ovest del centro storico, il PUMS propone l'estensione della pedonalità in uno scenario di lungo periodo nel quale dovranno essere meglio definite le fruizioni degli spazi per la presenza del park BPM. L'obiettivo finale, in accordo con il piano per la qualità dell'aria è la pedonalizzazione integrale del Centro Storico
11	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	13. L'azione 10 definisce il perimetro della Zona a Bassa Emissione; si chiede di approfondire gli aspetti correlati ai risultati conseguibili in termini di riduzione delle emissioni, tenendo conto del prevedibile rinnovo del parco mezzi privato, e di valutare la loro istituzione anche in altre parti della città;	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15	•			Nei documenti definitivi sono stati quantificati indicatori relativi alla stima delle emissioni allo stato attuale e negli scenari di progetto. Si tratta di una stima delle riduzioni di emissioni di inquinanti attese a seguito dell'attuazione delle strategie del PUMS.
12	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	16. L'azione 15 identifica punti di ritiro dei pacchi del commercio elettronico solo in punti periferici all'area urbana e questo potrebbe determinare spostamenti privati singoli; si chiede una rivalutazione che sia maggiormente ancorata alla possibilità di compiere gli spostamenti a piedi o in bici ed in aggiunta si chiede di considerare e dare risposte anche al problema dell'ingresso dei mezzi per consegna merci nel centro storico prevedendo analoghe soluzioni di centri di raccolta e utilizzo di mezzi elettrici per le consegne in fasce orarie definite.	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15		•		Come specificato nel piano, il tema della logistica urbana delle merci riguarda uno specifico piano di settore (PULS, in corso di redazione). In questa fase, il PUMS ha esplicitato due delle possibili azioni che il PULS dovrà approfondire (individuazione aree carico/scarico merci a seguito di pedonalizzazione, diffusione dei parcel lockers..), questo è finalizzato a rafforzare il tema di "trasversalità" delle diverse azioni del PUMS. Il PULS non riguarderà solo il Centro Storico, ma l'intero territorio comunale.
13	Privato cittadino	A. VAS. P66 L'area interessata è davanti ingresso scuola Primaria L. Galvani tra Via E. Torricelli e Via V. Viviani davanti a Parco giochi posto sulla stessa via ed è già delimitata. Si richiede **realizzazione area pedonale, sul terreno adesso asfaltato e già delimitato, posto davanti ingresso scuola Primaria L. Galvani tra Via E. Torricelli e Via V. Viviani. Con eliminazioni asfalto e barriere fisiche così da creare un continuo tra il Parco sostituendo la pavimentazione con materiali permeabili e arredo urbano consono**. Realizzare marciapiede sull'area marginale presente all'interno del Bocciodromo Scoperto di Via Brera. Arretrando la recinzione esistente (ormai vetusta) verso i campi di Bocce."	AREE PEDONALI/ZTL/ LEZ/LOGISTICA URBANA/BLOCCHI 15		•		L'intervento, in quanto puntuale, si colloca a una diversa scala di progettazione non può essere oggetto di uno strumento di pianificazione generale, qual è il PUMS.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
14	Privato cittadino	**A. Criticità su alcuni punti ciclabili esistenti.** Vedasi zona mercato coperto di Viale Dante in cui le radici degli alberi oramai sporgenti creano problemi alla sicurezza nel transito, in quella adiacente alla stazione ferroviaria sul viale Manzoni.	BICIPLAN		•		L'intervento, in quanto puntuale, si colloca a una diversa scala di progettazione non può essere oggetto di uno strumento di pianificazione generale, qual è il PUMS.
15	Privato cittadino	**B. Perplessità riguardo la mancata previsione di pista ciclabile di connessione tra quartiere Bicocca e la rotatoria El Alamein.** Tutto il Corso 23 Marzo risulta completamente scoperto sino alla fine del quartiere zona Olengo (seppur la previsione lungo il canale passante dietro il cimitero e carcere, ritenuta lontana dall'abitato)	BICIPLAN	•			Il progetto delle piste ciclabili è stato integrato con quanto proposto. È stata inserita nel Biciplan la previsione di una pista ciclabile dallo svincolo della tangenziale a via dell'Abbadia.
16	Privato cittadino	**E. Proposta di istituzione del doppio senso ciclabile sulle viabilità a senso unico**	BICIPLAN		•		La possibilità di circolare su strade a senso unico nel doppio senso di marcia per le biciclette risulta essere pericolosa in particolare negli incroci e nei passi carrai. Tuttavia potrebbe essere presa in considerazione tale soluzione se si verificasse la necessità solo in un contesto di zona 30 particolarmente esteso ove non sia possibile risolvere la circolazione con altre soluzioni.
17	Privato cittadino	**U. I**nterventi 35 (ciclabili Bando Primus), 36 (ciclabili pianificate e programmate), 37 (itinerari cicloturistici pianificati) , 38 (rete ciclabile comunale) e 39. L'impressione che **le zone 30 sono individuate esclusivamente nella logica di potere ampliare i percorsi ciclabili senza necessità di alcuna opera o segnaletica dedicata**. **Necessario limitare la velocità dei veicoli; credo però sarebbe sufficiente abbassare i limiti di velocità in termini generalizzati a 30 Km/h su tutto l'ambito urbano. Per la città dei 15 minuti** seguire la direzione del PRG '63 (Gregotti e Meneghetti), con la suddivisione della città in 15 comprensori residenziali, ciascuno dotato di una buona autonomia funzionale e di una propria identità. La città dei 15 minuti non à certamente quella dei sette blocchi individuato dal PUMS, che sono blocchi e funzioni di livello urbano e territoriale, anche se può essere interessante ed utile mettere in evidenza le isocrone di accesso a piedi o in bicicletta.	BICIPLAN		•		Il criterio di identificazione delle zone 30 seguito durante la redazione del Biciplan è esattamente quello descritto nella presente osservazione, noto a tutti i professionisti del settore. Successivamente a questa analisi è stato fatto un ulteriore passaggio di approfondimento. Le zone 30 proposte nel Biciplan sono state ampliate e revisonate nel loro perimetro e voglione essere zone 30 realmente realizzabili con seri interventi sul tessuto urbano che non si limitino all'apposizione di un cartello o di un rallentatore di traffico ma che generino delle effettive trasformazioni urbane di queste parti di città. Per questo successivamente a quanto descritto nella presente osservazione si è fatto una ulteriore passaggio di analisi per l'individuazione delle zone 30; i criteri seguiti e descritti anche in relazione sono stati quelli di disegnare le zone 30 in quelle parti di città che al loro interno possono contenere: 1. tratti di mobilità principale ovvero gli itinerari principali denominati linee urbane idoneamente segnalati con cartellonistica che garantisca un leggibilità immediata della continuità del percorso per i fruitori; 2. tutta la mobilità secondaria di quartiere che consente spostamenti ciclabili sicuri all'interno della "Zona 30", studiata e realizzata in modo da controllare la velocità del traffico veicolare.
18	Consiglio dell'ordine degli architetti	F. Riconsiderare, approfondire, sviluppare e/o rafforzare: **Le zone 30 dovrebbero essere utilmente estese all'intero territorio urbano**, tenuto conto che nelle zone 30 migliorano le condizioni ambientali con una significativa riduzione delle emissioni dei gas tossici, dei gas climalteranti e delle polveri sottili.	BICIPLAN		•		Le zone 30 proposte nel Biciplan sono state ampliate e revisonate nel loro perimetro e voglione essere zone 30 realmente realizzabili con seri interventi sul tessuto urbano che non si limitino all'apposizione di un cartello o di un rallentatore di traffico ma che generino delle effettive trasformazioni urbane di queste parti di città.
19	Consiglio dell'ordine degli architetti	N. Riconsiderare, approfondire, sviluppare e/o rafforzare: **il biciplan definisce un disegno complessivo della rete ciclabile urbana e periurbana e costituisce una azione strategica per conseguire l'auspicato spostamento di quote di mobilità verso quelle sostenibili** ma, come in parte emerso anche dalle risposte ai questionari, **per essere efficace deve garantire condizioni di sicurezza, collegamenti efficaci, elevato livello di interconnessione tra i tratti e con i principali servizi pubblici e una reale accessibilità** (oggi spesso non garantita a causa della frequente sosta dei veicoli	BICIPLAN			•	E' stata inserita nel Biciplan la previsione di una pista ciclabile dallo svincolo della tangenziale a via dell'Abbadia, garantendo un nuovo asse che percorre quasi interamente corso XXIII Marzo collegamendo Olengo e il quartiere Bicocca con il sistema ciclabile cittadino. Per fare in modo che i percorsi ciclabili siano sicuri non si ritiene opportuno avere una commistione di corsie ciclabili non protette sugli assi principali della circolazione urbana, pertanto dove non possibile realizzare corsie protette si è scelto di spostare la viabilità su percorsi alternativi. Sarà previsto un

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
		nei tratti di ciclabili delimitate solo da segnaletica orizzontale); si evidenzia, in generale, che **gli itinerari indicati in diverse situazioni non definiscono un asse di collegamento diretto dalle periferie al centro (es. C.so Vercelli, C.so XXIII Marzo/Bicocca) e che alcuni quartieri (es. S. Cuore, Sant'Agabio, Rizzottaglia) risulterebbero privi o molto carenti di tali percorsi interni.**					incremento delle zone 30 nei quartieri per migliorare la mobilità dolce e migliorare le condizioni ambientali delle zone residenziali e dei complessi scolastici e sportivi
20	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	[VEDI NOTA INTEGRALE]	BICIPLAN			•	Sono state valutate le osservazioni e alcune sono parte dell'aggiornamento Biciplan
21	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	14. L'azione 12 riguardante il Biciplan, per la configurazione proposta, sembra non tenere conto della necessità di realizzare collegamenti diretti tra periferia e centro città (evidente nel caso della zona di C.so Vercelli e della zona della Bicocca) e in alcuni quartieri, come il Sacro Cuore, non sono previsti tratti; si sottolinea la necessità di dare priorità alle ciclabili in sede propria anche prevedendo di usufruire dello spazio oggi occupato dai parcheggi a lato della strada.	BICIPLAN			•	E' stata inserita nel Biciplan la previsione di una pista ciclabile dallo svincolo della tangenziale a via dell'Abbadia, garantendo un nuovo asse che percorre quasi interamente corso XXIII Marzo collegamento Olengo e il quartiere Bicocca con il sistema ciclabile cittadino. Per fare in modo che i percorsi ciclabili siano sicuri non si ritiene opportuno avere una commistione di corsie ciclabili non protette sugli assi principali della circolazione urbana, pertanto dove non possibile realizzare corsie protette si è scelto di spostare la viabilità su percorsi alternativi. Sarà previsto un incremento delle zone 30 nei quartieri per migliorare la mobilità dolce e migliorare le condizioni ambientali delle zone residenziali e dei complessi scolastici e sportivi
22	Privato cittadino	A. **Capitolo 6.7.6 del Biciplan, tavola 2 del Biciplan e cap. 4.3.12 p. 66 della VAS.** Per motivazioni legate alla mobilità dolce la zona centrale della città compresa all'interno della seconda circonvallazione (delimitata dalla Ciclabile 4 – Circolare Urbana) potrebbe, con una adeguata programmazione, essere considerata zona 30 al fine di realizzare una convivenza organica e ambientale tra traffico veicolare, pedoni e ciclisti. A seguito di osservazioni della tavola in oggetto si riscontrano incongruenze nelle indicazioni delle Zone 30 in quanto non previste in alcune zone periferiche o in prossimità di scuole, impianti sportivi, luoghi di culto e aree di aggregazioni nei vari quartieri. Inoltre considerando che alcune frazioni/quartieri hanno una conformazione stradale molto ristretta sarebbe opportuno valutare che tutta la frazione/quartiere sia valutata come zona 30. Se si vuole favorire l'utilizzo della bicicletta bisogna assicurare ai ciclisti la sicurezza e la completezza dei percorsi. Alcuni quartieri risultano mal collegati al centro o mancanti di parti di percorsi ciclabili. Analizzando la tav. N° C32 B0021 si propongono **le seguenti modifiche di ESTENSIONE ZONE 30:** 1) all'area delimitata dalla ciclabile 4 – Circolare Urbana; 2) nella Frazione Torrion Quartara: a tutto il centro abitato della frazione, o almeno nella zona delle scuole; 3) nella Frazione Veveri: a tutto il centro abitato della frazione; 4) nella Frazione Lumellogno: a tutto il centro abitato della frazione; 5) nella Frazione Olengo: a tutto il centro abitato della frazione; 6) nel Quartiere Ovest viene individuato solo un tratto di Via Don Gallotti e tutta via Cagliari, quando potrebbe essere individuata tutta l'asse di via Don Gallotti – Via Zara; 7) nel Quartiere Sud Rizzottaglia: alle aree attigue al Liceo Scientifico (continuazione Via Crimea); 8) nel Quartiere Sud-Est Bicocca: alla continuazione della Via Sforzesca e alla zona a verde di Via Poerio; 9) Quartiere Sant'Agabio: alla via Pianca; 10) Quartiere Pernate: a tutta la Frazione, da subito alla zona delle Scuole Via Collodi e Viale dei Tigli; 11) Santa Rita: alle strade attigue impianti sportivi; 12) Quartiere Nord si propone Zona 30 Via del Sabbione (dove è già	BICIPLAN			•	Le zone 30 proposte nel Biciplan sono state ampliate e revisonate nel loro perimetro e voglione essere zone 30 realmente realizzabili con seri interventi sul tessuto urbano che non si limitino all'apposizione di un cartello o di un rallentatore di traffico ma che generino delle effettive trasformazioni urbane di queste parti di città. Per questo successivamente a quanto descritto nella presente osservazione si è fatto una ulteriore passaggio di analisi per l'individuazione delle zone 30; i criteri seguiti e descritti anche in relazione sono stati quelli di disegnare le zone 30 in quelle parti di città che al loro interno possono contenere: 1. tratti di mobilità principale ovvero gli itinerari principali denominati linee urbane idoneamente segnalati con cartellonistica che garantisca un leggibilità immediata della continuità del percorso per i fruitori; 2. tutta la mobilità secondaria di quartiere che consente spostamenti ciclabili sicuri all'interno della "Zona 30", studiata e realizzata in modo da controllare la velocità del traffico veicolare. Di conseguenza sono già state le ampliate le zone 30 nelle aree periferiche e inserite piste ciclabili per meglio collegare le zone della città.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
		Prevista) Angolo Via Fara zona delle scuole; Via Delle Rosette, Via Redi. San Rocco: alla zona delle scuole da Via Parini a Via Tazzoli.					
23	Privato cittadino	B. Tavola 1 Biciplan e par. 4.3.14 p24 della VAS. Se si vuole ridurre il traffico automobilistico e favorire la mobilità dolce è necessario far sì che i ciclisti abbiano percorsi brevi che non li costringano a fare lunghi giri per arrivare in centro dalle zone periferiche. Viale Roma e Corso Torino presentano una mobilità problematica per la ristrettezza della strada, i parcheggi su due lati anche in zona vietata, difficoltà dei ciclisti e del TPL a percorrerle per gli ulteriori restringimenti causati dalle auto parcheggiate spesso anche in modo non corretto. Si può pensare a una modifica della viabilità. [...continua con elenco puntuiale...]	BICIPLAN			•	Come approccio generale il Biciplan non determina modifiche dell'attuale situazione viaria (sensi di marcia) cercando di dare la migliore risposta possibile alle esigenze di circolazione della mobilità dolce. Nella zona di Viale Kennedy il Biciplan prevede già la ciclabile 5, la ciclabile 4 ele ciclabili di quartiere, per migliorare la permeabilità della zona è stata aggiunta la zona 30 lungo via Zara Nel quartiere nord nella zona di via Fara il Biciplan è stata prevista l'estensione delle zone 30. Per sant'Agabio il Biciplan ha previsto un aumento delle ciclabili di quartiere e una riorganizzazione delle zone 30 e un ascensore con possibilità di accesso per biciclette. Nel quartiere bicocca e sud è stata prevista una nuova ciclabile su viale XXIII marzo.
24	Circolo PD di Novara	[VEDI NOTA INTEGRALE] - Come Oss 06	BICIPLAN			•	Sono state valutate le osservazioni e alcune sono parte dell'aggiornamento Biciplan

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
25	Privato cittadino	B. La mobilità ciclo- pedonale; i 17 km di piste ciclabili esistenti sono da molti anni senza manutenzione e frammentarie. Questo rende il percorso disagevole ai ciclisti e li costringe a spostarsi di frequente nella carreggiata, dove transitano le macchine, spesso non sufficientemente ampia, con rischi di incidenti sia per i ciclisti che per gli automobilisti. Le piste ciclabili incomplete sono, a titolo di esempio, quelle verso le località Veveri, la pista ciclabile lungo via Europa, o inesistenti come lungo il Corso Risorgimento.	BICIPLAN			•	Gli aspetti manutentivi delle piste ciclabili esistenti non sono oggetto di uno strumento di pianificazione. Nella fase progettazione dei singoli itinerari occorre prevedere la manutenzione dei tratti esistenti. Il grado di priorità sarà stabilito dalle successive fasi progettuali a seguito dell'approvazione del Biciplan, dando la precedenza al completamento degli itinerari ciclabili principali. Il Biciplan prevede il completamento dei percorsi esistenti verso Veveri e lungo via Europa. Su Corso Risorgimento il Biciplan prevede di completare il tratto mancante verso Vignale con successivo spostamento della ciclabile 1 su via delle Rosette per garantire una corretta dimensione.
26	Privato cittadino	**A. Il PUMS ha assunto del tutto acriticamente progetti strutturali ed infrastrutturali in atto di più o meno rilevante importanza ed impatto** (Nuova Città della Salute, nodo di Novara, Centro Sociale di viale Giulio Cesare, trasformazione urbanistica ed edilizia di prossima realizzazione: aree T3b a ridosso di Pernate) rinunciando ad un necessario contributo critico e propositivo di specifica competenza. E abbia quasi totalmente ignorato il tema della mobilità pedonale ed affrontato temi e proposto azioni che nulla o poco hanno a che vedere con il PUMS distogliendo importanti risorse ai necessari approfondimenti di specifica competenza del PUMS: la città dei 15 minuti, le zone pedonali, le zona LEZ, le linee BRT, il sistema della sosta, il sistema del TPL, i costi di investimento, il cronoprogramma; al fine di garantire la necessaria comprensione, coerenza e valutazione degli obiettivi indicati, la credibilità attuativa di tutte le proposte formulate e la proposizione di osservazioni di maggiore pertinenza ed utilità.	GENERALE		•		Lo sviluppo delle tre aree richiamate è già in una fase avanzata di progettazione, peraltro preceduta dagli opportuni studi di viabilità. Il PUMS, pertanto, non può che prenderne atto.
27	Privato cittadino	**B. Preferiti obiettivi e risultati attesi decisamente migliori di quelli indicati per il 2031** a pagina 44; per esempio: zero vittime per incidenti stradali; riduzione di almeno il 60-70% delle emissioni dei gas climalteranti e dei principali inquinanti atmosferici da mobilità e trasporti; la riduzione di almeno il 35% della mobilità urbana con auto e moto; l'incremento del 45% per gli spostamenti con trasporto pubblico; incremento del 65% della mobilità dolce.	GENERALE			•	Nei documenti pubblicati a seguito dell'adozione del PUMS di Novara, è contenuto il "target" del riparto modale relativo allo scenario di lungo periodo. La versione finale del PUMS contiene gli indicatori di monitoraggio (compresi quelli indicati dall'osservante). Si ritiene che il riparto modale del PUMS di Novara sia cautelativo e concretamente raggiungibile (target). Nei rapporti biennali, sarà comunque possibile modificare i target relativi al riparto modale tenendo conto dello stato avanzamento di politiche e strategie del PUMS.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
28	Privato cittadino	**Y.** Quantificazione Costi e cronoprogramma: i costi di investimento paiono più o meno largamente sottostimati. A spanne per lo scenario 2025/26, sembra che il fabbisogno minimo delle risorse necessarie per l'attuazione delle azioni e degli interventi del PUMS possa essere credibilmente dimensionato in almeno 50 milioni, è "sostenibile" per il Comune? Allo stesso tempo non sono indicate le priorità e un cronoprogramma, necessario ed utile per monitorare lo stato di avanzamento del progetto ed i risultati attesi. Anche qui ancora tanto da fare.	GENERALE		•		La stima puntuale dei singoli interventi sarà effettuata in fase di progettazione delle singole opere. Alcuni interventi sono "sostenibili" attraverso i finanziamenti accessibili a seguito dell'approvazione del PUMS
29	Consiglio dell'ordine degli architetti	**A. Migliorare analisi conoscitiva ampliando i profili considerati e meglio legandoli alle diverse opzioni** d**elle trasformazioni urbane; confermando l'impostazione finalizzata a distinguere e identificare i punti di forza, i punti di debolezza e le opportunità (a cui dovrebbero affiancarsi le minacce)**, l'aggiunta di un quadro riassuntivo e sistematico degli stessi, rappresentativi dello scenario attuale, affiancato a quello degli obiettivi generali e specifici del PUMS di Novara, renderebbe più chiara la relazione consequenziale. Gli obiettivi specifici attualmente elencati nei documenti del PUMS, fatta eccezione per un solo caso, coincidono esattamente con quelli già definiti dalle Linee Guida nazionali; gli obiettivi proposti a livello nazionale possono essere certo assunti anche a livello locale ma in tale caso sembra venire meno una specifica attenzione al contesto, con una declinazione più attenta alla realtà locale e derivante dal quadro conoscitivo.	GENERALE		•		Quanto osservato, riguarda una fase dei lavori di redazione del PUMS conclusa. L'analisi delle criticità è stata condotta a valle del Quadro Conoscitivo e ripresa in testa alla relazione generale del PUMS.
30	Consiglio dell'ordine degli architetti	**B. Si ritiene dovrebbe essere presa in considerazione l'assunzione di un obiettivo più ambizioso.**	GENERALE		•		Si ritiene che il riparto modale del PUMS di Novara sia cautelativo e concretamente raggiungibile (target). Nei rapporti biennali, sarà comunque possibile modificare i target relativi al riparto modale tenendo conto dello stato avanzamento di politiche e strategie del PUMS.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
31	Consiglio dell'ordine degli architetti	**D. Non sono definite priorità attuative.** A fronte di un numero considerevole di interventi, in particolare per quanto attiene alle nuove rotatorie, e dell'eventualità che non si rendano disponibili le risorse necessaria ad attuarli nei tempi previsti, dovrebbe essere svolta una valutazione secondo scenari alternativi di attuazione, correlati ai risultati conseguibili, in modo da privilegiare quelle che consentono di ottenere i maggiori benefici sotto il profilo ambientale e della salute umana e anche in termini di riqualificazione e vivibilità degli spazi urbani. Sulla base di quanto emerge dalle indagini svolte (l'82% degli spostamenti con O/D interna al comune di Novara ha distanze inferiori ai 5 km e per la metà dei casi si tratta di tratti inferiori ai 3 Km) e tenendo conto degli obiettivi del PUMS di riduzione della quota parte del traffico di auto e moto a favore del TPL e degli spostamenti pedonali e ciclabili, che dovrebbero **essere perseguite, in prima istanza, le azioni relative al rafforzamento dell'offerta del TPL, alla maggiore dotazione e interconnessione di piste ciclabili, all'estensione delle aree pedonali e delle zone 30.**	GENERALE		•		Nel quadro sinottico degli interventi si definiscono gli interventi nei due orizzonti temporali (5 anni e 10 anni dallo stato attual) come da Linee Guida PUMS
32	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	***3. Riduzione dell'inquinamento acustico***. La riduzione e il controllo delle velocità sulla rete principale e locale dove si concentrano i maggiori flussi di traffico, è efficace per la riduzione degli effetti ambientali: nelle azioni del Piano dovrebbero essere **prescritti anche l'impiego e la collocazione di rilevatori di velocità, ammessi dalle recenti modifiche al CdS nonché prescritto l'impiego di asfalti fonoassorbenti con particolare riferimento alla rete principale**	GENERALE		•		Al di là dell'istituzione delle zone a ridotta velocità (zone 30), il controllo della velocità degli automezzi non è materia trattata dal PUMS. Il PUMS non è un piano prescrittivo né conformativo.
33	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	**4. *Diminuire sensibilmente il numero degli incidenti tra gli utenti vulnerabili***. Tra le azioni utili per incrementare la sicurezza vi è il **mantenimento di visibilità e illuminazione degli attraversamenti pedonali sulla rete principale urbana e di quartiere dove si concentrano le principali cause di incidentalità e di investimento di pedoni.** Il Piano potrebbe prescrivere interventi fisici e geometrici di rallentamento, oggi scarsi e insufficienti in tutta la rete.	GENERALE		•		Le prescrizioni di carattere specifico progettuale non sono materia trattata dal PUMS. Il PUMS non è un piano prescrittivo né conformativo.
34	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	**6. *Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti.* B*astano le aree pedonali e le piste ciclabili?*** Come si intende migliorare la loro sicurezza nella generalità della rete urbana principale, di quartiere e residenziale? Occorre a nostro parere **estendere il limite di velocità a 30 km/h nella rete residenziale e di quartiere**, per poi passare alla graduale realizzazione delle Zone 30. Il Piano dovrebbe alla "visione Zero" e proporre azioni finalizzate alla riduzione di morti e feriti sulle strade.	GENERALE			•	Le zone 30 proposte nel Biciplan sono state ampliate e revisonate nel loro perimetro e voglione essere zone 30 realmente realizzabili con seri interventi sul tessuto urbano che non si limitino all'apposizione di un cartello o di un rallentatore di traffico ma che generino delle effettive trasformazioni urbane di queste parti di città.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
35	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	13. Nell'ambito dell'elenco degli obiettivi e delle azioni non abbiamo ritrovato l'impegno che era stato preso nella 1a Conferenza del 30 Ottobre 2020 per la **Costituzione dei Tavoli di Partecipazione con divisione dei Gruppi in 4 Tavoli Tematici e Laboratori di Partecipazione** dettagliatamente illustrati in precedenza: Logistica Urbana e Intermodalità Merci; Mobilità Dolce; Ottimizzazione infrastrutturale, Reti e Sicurezza Stradale; Trasporto Pubblico e Intermodalità. **Auspichiamo che ciò possa essere ripreso nella fase di esame e di approfondimento delle osservazioni presentate, mantenendo l'articolazione nei 4 Tavoli Tematici.**	GENERALE			•	Sono stati fatti incotri tematici con i portatori di interessi in merito ad alcuni macroargomenti. È stata anche effettuata una consultazione dei cittadini tramite questionari on line. Inoltre è stata data ampia pubblicità alla pubblicazione del PUMS e alla possibilità di presentare osservazioni sul medesimo.
36	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	2. **Corregge incongruenze VAS-PUMS**. **Azione 6:** nella RG si prevedono 17 rotatorie e 2 piazze traversanti mente nel DTP si prevedono 15 rotatorie e 1 piazza traversante; **azione 9:** nella RG si afferma che nel breve periodo il PUMS prevede il raggiungimento del +29,7% della superficie viaria (pedonalizzata) all'interno del centro storico e che nel lungo periodo, secondo le direttive PRQA, l'estensione dovrà raggiungere l'obiettivo del 40% della superficie viaria del centro storico, mentre nella proposta PUMS si giungerà a circa il 55%; nel DTP, invece, si indica una previsione del 23,85% nel breve periodo e del 40% nel lungo periodo, come da obiettivi PRQA; **azione 10:** nella RG si afferma che la proposta PUMS per Novara individua un'area per l'attivazione della LEZ nel breve-medio periodo (anche a carattere sperimentale) per poi prevederne successivamente l'ampliamento mentre nel DTP non si parla di sperimentazione e si dettaglia la zona interessata come quella racchiusa da Viale Manzoni, Viale Roma e Viale Ferrucci, Via Perazzi, Via Gnifetti (esclusa) e Viale Dante Alighieri (escluso); **azione 12:** nella RG si precisa che il disegno degli itinerari ciclabili e delle zone 30 è una anticipazione nei contenuti essenziali e che il disegno "sarà dettagliatamente sviluppato in uno dei 3 piani di settore da elaborare in cascata al PUMS", mentre nel DTP tale precisazione non è riportata; **azione 13:** nella RG si afferma che in area adiacente al piazzale di manovra esistente sono presenti aree libere per le quali dovrà essere approfondita la disponibilità per la realizzazione di piazzali di sosta breve dei mezzi pesanti mentre del DTP si annota che "in un'area adiacente al piazzale di manovra esistente in lungo Via Fauser è attualmente presente un piazzale di manovra per i mezzi pesanti", senza indicazione sulle due aree libere e annotazione sui necessari approfondimenti; **azione 22:** tale azione (diffusione delle App), descritta nella RG, non è riportata nel DTP.	GENERALE	•			Sono state allineate le previsioni tra la Relazione generale e il rapporto ambientale VAS. Si è provveduto a correggere.
37	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	**3. Target di piano più performante. Inoltre, fare scaturire tale target anche da una valutazione di merito sugli obiettivi di riduzione dei gas climalteranti al 2030** ovvero di definire la quota parte di riduzione delle emissioni generate dal traffico che consentirebbero di raggiugere gli obiettivi posti a livello europeo. In aggiunta, si ritiene che al target già identificato dovrebbero aggiungersi, in coerenza con l'approccio adottato per le simulazioni e in modo da poter verificare i risultati conseguiti in sede di successivo monitoraggio, target riferiti alla riduzione delle emissioni e del rumore; in secondo luogo, una analoga definizione in termini quantitativi degli obiettivi prefissati potrebbe essere rappresentata, ad esempio, dalla lunghezza e grado di connessione della rete ciclabile, dall'estensione delle aree pedonali e delle Zone 30, dalla riduzione dell'incidentalità, anche in tale caso facilitando la verifica dello stato di avanzamento nell'attuazione del PUMS e dei risultati conseguiti rispetto a quelli attesi.	GENERALE			•	Nei documenti pubblicati a seguito dell'adozione del PUMS di Novara, è contenuto il "target" del riparto modale relativo allo scenario di lungo periodo. La versione finale del PUMS contiene gli indicatori di monitoraggio (compresi quelli indicati dall'osservante). Si ritiene che il riparto modale del PUMS di Novara sia cautelativo e concretamente raggiungibile (target). Nei rapporti biennali, sarà comunque possibile modificare i target relativi al riparto modale tenendo conto dello stato avanzamento di politiche e strategie del PUMS.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
38	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	5. Refuso p. 213 “PUMS di Napoli”.	GENERALE	•			E' stato corretto il refuso
39	Italia Nostra sezione di Novara Associazione VIVINOVARA	A. Il piano anche se assumerà un sostanziale valore strategico non prevede azioni di accompagnamento amministrativo e gestionale per verificare in tempi credibili le azioni messe in campo. Non riteniamo esaustiva la presentazione del PUMS ,in video conferenza nei primi giorni di gennaio, a 10 persone ed associazioni ambientaliste, visto che il PUMS porterà, a detta degli estensori, porterà modifiche sostanziali della mobilità che incideranno sulla vita dei cittadini. Potrebbe essere inoltre una occasione per un dibattito pubblico sulla necessità di cambiare l’abitudine di usare automezzi propri, che è una delle cause dell’ inquinamento atmosferico del nostro territorio. **Si chiede pertanto che la giunta comunale si faccia carico, di prolungare i tempi di consultazione e di organizzare assemblee cittadine nei quartieri più popolosi, da tenersi nei prossimi mesi.** Il coinvolgimento dei cittadini è necessario per avere maggiore conoscenza sia del territorio, delle abitudini di spostamento e delle criticità percepite dagli abitanti, dando una valenza più realistica al PUMS."	GENERALE		•		I tempi di consultazione sono stabiliti dalla normativa. L’informazione è pervenuta alla città attraverso la pubblicazione degli atti, che ha consentito l’invio, da parte di chiunque ne avesse interesse, delle presenti osservazioni. Il Comune, peraltro, deve rispettare anche le tempistiche dettate dal finanziamento del MIMS. Nulla vieta peraltro di organizzare incontri di carattere divulgativo, al di fuori dell’iter di formazione del PUMS (sono stati organizzati ad esempio incontri divulgativi in istituti scolastici)
40	Italia Nostra sezione di Novara Associazione VIVINOVARA	B. Raccordo tra il concetto di mobilità sostenibile e le destinazioni d’uso del territorio urbano, dando per scontata la validità del vigente PRG, già compromesso e stravolto dalle numerose varianti non aventi carattere generale e pur in presenza di fenomeni insediativi in essere o prevedibili molto impattanti, come le aree crescenti destinate alla logistica, lo spostamento della principale struttura sanitaria con le eventuali conseguenze per le zone centrali a tutt’oggi occupate dalle attuali strutture sanitarie. R**iteniamo indispensabile rendere più sincrono l’aggiornamento del PRGC e la tempistica delle azioni previste dal Pums, anche attraverso la costituzione di una struttura tecnica comunale specializzata**	GENERALE		•		Il PUMS tiene conto del vigente strumento urbanistico generale, ma non ne implica la variazione. Il PRG è uno strumento conformativo, per il suo aggiornamento il Comune dovrà senz'altro tenere conto delle previsioni/proposte PUMS che intende portare avanti per allinearlo alla nuova concezione di mobilità urbana sostenibile.
41	Italia Nostra sezione di Novara Associazione VIVINOVARA	C. Approccio alla riduzione degli inquinanti non sarà sufficiente se non accompagnato da un profondo cambiamento delle consuetudini nei modelli di vita urbana attuali. **Si propone di togliere auto dalla città, rivedendo completamente la gestione dei parcheggi al centro (MUSA) e i parcheggi di interscambio che devono essere posti ad ogni punto cardinale della periferia** della città con l’organizzazione di trasporto pubblico fatto di navette (possibilmente a motore elettrico). **Incentivare l’uso della bicicletta e i percorsi a piedi, una città piccola che può essere percorsa a piedi e/o in bicicletta.** Si propone che nelle strade più importanti di entrata in città (radiali di penetrazione) sia tolto spazio e carreggiata alle auto private, destinando almeno il 50% ai mezzi pubblici, alle piste pedonabili e ciclabili. La proposta di passare dagli attuali 17 chilometri di piste ciclabili a 70/80 km non è sufficiente per una città di pianura, non prevedendo né una rete diffusa	GENERALE		•		Il PUMS ha il compito di individuare misure e azioni per favorire la mobilità sostenibile, ma non ha né la possibilità, né la funzione di incidere sui comportamenti individuali, ma solo di auspicare una maggior sensibilizzazione.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
		né indicazioni sulla riqualificazione delle attuali piste ciclabili. **Una particolare richiesta riguarda la gestione dei biglietti: si propone, come per Torino, una tessera unica per tutti i trasporti (treno+ bus)** che coniughi efficacia, efficienza e crei minor difficoltà per i pendolari. Si propone anche sperimentazione con corse gratuite di bus.					
42	Circolo PD di Novara	1. **Percorso partecipativo** non abbastanza ampio e pubblicizzato, tanto da venire a mancare gli apporti della cittadinanza nella fase di redazione.	GENERALE		•		Il processo partecipativo è stato avviato a seguito dell'evento di lancio di ottobre 2020. Molti incontri si sono tenuti con gli uffici tecnici del Comune di Novara oltre all'ufficio Mobilità Urbana (Uffici Urbanistica, LLPP, Tutela Ambientale, etc...) e sono stati finalizzati alla ricostruzione dello stato di fatto e del quadro programmatico, principalmente in ambito viabilità e mobilità nel territorio comunale. Accanto a questi incontri, costanti con l'apparato tecnico comunale, il PUMS ha avuto modo di interloquire con alcuni dei principali stakeholder e con la cittadinanza. La partecipazione messa in campo per i cittadini è avvenuta a mezzo di questionari online (uno messo a punto dal PUMS, altri somministrati direttamente dall'amministrazione per i PSCS e PSCL), dai quali sono state tratte informazioni utili specialmente per indagare le criticità e le opportunità del sistema mobilità novarese, alle queli il Piano ha "risposto" con la declinazione delle strategie. Una volta completata la stesura del Piano, portato in adozione, è stata aperta la finestra delle osservazioni che costituisce una vera e propria forma di partecipazione, in cui in modo costruttivo possono essere messe a punto gli assestamenti del PUMS per la futura approvazione. Inoltre, i tempi di consultazione sono stabiliti dalla normativa. L'informazione è pervenuta alla città attraverso la pubblicazione degli atti, che ha consentito l'invio, da parte di chiunque ne avesse interesse, delle presenti osservazioni. Il Comune, peraltro, deve rispettare anche le tempistiche dettate dal finanziamento del MIMS. Nulla vieta peraltro di organizzare incontri di carattere divulgativo, al di fuori dell'iter di formazione del PUMS (sono stati organizzati ad esempio incontri divulgativi in istituti scolastici)
43	Circolo PD di Novara	2. Non sono sufficienti le aree pedonali e le piste ciclabili. Occorre a nostro parere e**stendere il limite di velocità a 30 km/h nella totalità della rete residenziale e di quartiere**, per poi passare alla graduale realizzazione delle Zone 30.	GENERALE		•		Le zone 30 proposte nel Biciplan sono state ampliate e revisonate nel loro perimetro e voglione essere zone 30 realmente realizzabili con seri interventi sul tessuto urbano che non si limitino all'apposizione di un cartello o di un rallentatore di traffico ma che generino delle effettive trasformazioni urbane di queste parti di città.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
44	Privato cittadino	**C. Strada Ciocché non sembra essere stato opportunamente richiamato all'attenzione di RFI in occasione degli interventi sul nodo di Novara finalizzati anche alla eliminazione di alcuni passaggi a livello ed al necessario ripristino del collegamento tra le frazioni di Vignale e Veveri.** In ogni caso osservo, chiedo e propongo che l'intervento strada del Ciocchè sia opportunamente stralciato dal PUMS, come intervento non pertinente [motivazioni estese nella nota integrale, legate principalmente alle previsioni del campo TAV e richiesta di variante PRG]	INFRASTRUTTURE STRADALI		•		Il quadro degli interventi infrastrutturali contenuti nello scenario di riferimento è scaturito dalla lettura di progetti in corso nella città di Novara, per i quali gli estensori del PUMS si sono opportunamente consultati con il gruppo di lavoro interdisciplinare del Comune di Novara.
45	Privato cittadino	**D. Strada Buonarroti:** un progetto che non sembra trovare, nel piano dei percorsi ciclo pedonali esistenti o in progetto del PUMS, adeguati e necessari raccordi e collegamenti. Nel caso, quindi, un intervento di cui credo opportuno lo stralcio come intervento non pertinente.	INFRASTRUTTURE STRADALI		•		Il quadro degli interventi infrastrutturali contenuti nello scenario di riferimento è scaturito dalla lettura di progetti in corso nella città di Novara, per i quali gli estensori del PUMS si sono opportunamente consultati con il gruppo di lavoro interdisciplinare del Comune di Novara.
46	Privato cittadino	**E. Tangenziale Nord:** un progetto valutato **"inutile" da tutti i PRG sin dai primi anni '60, i**nvece, è stato fatto proprio dal PRG vigente con il compito, insieme alla tangenziale ovest, di connettere e sviluppare le aree industriali nella fascia della cosiddetta "accessibilità incompiuta" dei Comuni di Novara e San Pietro Mosezzo. Un intervento non pertinente, dannoso e "inutile" ai fini del PUMS (ancor più con la proposta del Ring) di cui propongo lo stralcio.	INFRASTRUTTURE STRADALI		•		Il quadro degli interventi infrastrutturali contenuti nello scenario di riferimento è scaturito dalla lettura di progetti in corso nella città di Novara, per i quali gli estensori del PUMS si sono opportunamente consultati con il gruppo di lavoro interdisciplinare del Comune di Novara.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
47	Privato cittadino	**F. Connessione tangenziale sud – Viale Giulio Cesare.** La connessione ora dovrebbe assicurare, al contrario, uno dei possibili collegamenti al nuovo Ospedale dalle zone centrali o dal Ring e, insieme, il passaggio della linea BRT con un percorso, però, che deve ancora essere approfondito e verificato nella sua fattibilità tecnica anche ai fini della formazione delle necessarie corsie riservate. **Percorso BRT, nella parte meridionale, risulta certamente più difficile e complicato con le ipotesi di trasformazione urbanistica ed edilizia delle aree ex Centro Sociale secondo gli elaborati allegati al PUMS ed approvati dall'Amministrazione (sezione nuova viabilità 7,5 m). L'UPO ha avanzato una ipotesi decisamente migliore e certamente più utile alla città; una ipotesi che può facilitare il progetto del BRT, nel suo tracciato e nella sua gestione, potendo garantire un servizio di trasporto anche alla nuova sede UPO: un campus residenziale che dovrebbe ospitare fino a 100 studenti. Ipotesi ritenuta più appropriata da valutare da parte del Sindaco.**	INFRASTRUTTURE STRADALI		•		Il quadro degli interventi infrastrutturali contenuti nello scenario di riferimento è scaturito dalla lettura di progetti in corso nella città di Novara, per i quali gli estensori del PUMS si sono opportunamente consultati con il gruppo di lavoro interdisciplinare del Comune di Novara. Riguardo l'instradamento del BRT, le opportune verifiche sulla praticabilità del tracciato proposto saranno condotte ad un'altra scala progettuale, attraverso PFTE con individuazione della tratta ottimale. Un'analisi, sicuramente più dettagliata rispetto alla relazione generale del PUMS, sarà riportata nella redazione del Masterplan del TPL. Le ipotesi di sviluppo urbanistico di singole aree del territorio, per quanto concerne le destinazioni d'uso da insediare, non sono materia attinente al PUMS.
48	Privato cittadino	**G. Rammagliatura via Tonale – via Tornaco:** un intervento che è già stato realizzato; che non pare pertinente né significativo e di cui propongo lo stralcio dal PUMS.	INFRASTRUTTURE STRADALI		•		Il quadro degli interventi infrastrutturali contenuti nello scenario di riferimento è scaturito dalla lettura di progetti in corso nella città di Novara, per i quali gli estensori del PUMS si sono opportunamente consultati con il gruppo di lavoro interdisciplinare del Comune di Novara.
49	Privato cittadino	**I. Nuovo Ring di distribuzione interno. L**'ipotesi di un Ring di distribuzione interna, ove necessario, possa essere definito con la viabilità esistente e **la realizzazione della nuova strada di PRG parallela a Corso Milano e in adiacenza alla linea ferroviaria per Milano:** una strada **da sempre prevista nei Piani Regolatori** vigenti della città, dal 1936 al 1963, al 1980, al PRG vigente, che verifica costi decisamente inferiori all'asse sul Q. Sella e che potrebbe consentire la riqualificazione di Corso Milano, di specifica competenza del PUMS. Il Ring, con la tratta della tangenziale est compresa tra Corso Milano e lo svincolo per il Casello della TO-MI, potrebbe essere riconosciuto, in senso antiorario, su Via Biancalani, Via Pavesi, Via delle Americhe, Via Boroli, Via Valsesia, via Perlasca, via Giovanola, via Galilei, viale Giulio Cesare, viale Curtatone, via XXV Aprile.	INFRASTRUTTURE STRADALI		•		La proposta riguardante il Nuovo Ring di distribuzione compreso tra il sistema tangenziale e il centro storico è di tipo conservativo. Buona parte del suo tracciato è, infatti, esistente o da adeguare; sono una minima parte prevede una nuova infrastrutturazione stradale. La presenza di nuove viabilità di previsione nel PRG vigente è cosa nota (infatti nel RING si fa proprio riferimento a queste nei tratti di nuova realizzazione o adeguamento a nord-est di Novara FS), ed è quindi nota la previsione di una nuova viabilità parallela a Corso Milano, lungo la linea Torino-MIlano. Nonostante questo, le proposte PUMS hanno puntato su una possibile soluzione in cui le nuove infrastrutturazioni sono in numero minore (costi inferiori) e i risultati della macromdoellazione mostrano buone condizioni di deflusso.
50	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	10. Sull'ipotesi di un **Ring di distribuzione interna**, già oggetto nel passato di diversi progetti definitivi-esecutivi mai attuati, riteniamo che n**on sia opportuno portare nell'area e ai margini del canale Q. Sella un nuovo traffico** che da una parte rischia di congestionare la rete locale e dall'altra far perdere a questo ambito la valenza oggi ancora apprezzabile di corridoio ambientale dell'acqua e del verde e sia pertanto da da evitare. Per alleggerire e riqualificare il c.so Milano come asse principale di quartiere **meglio sarebbe spostare il traffico di penetrazione sulla strada a fianco della linea ferroviaria To-Mi già prevista del PRG**, mantenendo all'uso locale i tratti di strade alzaia opportunamente riqualificati e valorizzati anche attraverso il recupero delle aree e degli edifici di archeologia industriale che vi si affacciano (Olcese, V° Magazzino, Magazzini Raccordati, ecc..)	INFRASTRUTTURE STRADALI		•		La proposta riguardante il Nuovo Ring di distribuzione compreso tra il sistema tangenziale e il centro storico è di tipo conservativo. Buona parte del suo tracciato è, infatti, esistente o da adeguare; sono una minima parte prevede una nuova infrastrutturazione stradale. La presenza di nuove viabilità di previsione nel PRG vigente è cosa nota (infatti nel RING si fa proprio riferimento a queste nei tratti di nuova realizzazione o adeguamento a nord-est di Novara FS), ed è quindi nota la previsione di una nuova viabilità parallela a Corso Milano, lungo la linea Torino-MIlano. Nonostante questo, le proposte PUMS hanno puntato su una possibile soluzione in cui le nuove infrastrutturazioni sono in numero minore (costi inferiori) e i risultati della macromdoellazione mostrano buone condizioni di deflusso.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
51	Associazione "Fontanili di Pernate"	B. **Cap. 10 introduzione e 10.2** - Si osserva che viene riportata la previsione di ampliamento del Centro Intermodale Merci a est tra Pernate l'autostrada e la tangenziale est. Si richiede di **stralciare la previsione e l'elaborato grafico C32P0350, in quanto in netto contrasto con gli indirizzi strategici del piano paesaggistico regionale.** In tema di reti e servizi per la mobilità (CIM) si fa riferimento ai vecchi sviluppi previsti dal PTP che come sappiamo risale al 2004, come afferma la stessa Provincia nella Lettera a noi pervenuta in allegato "in attesa di recepire l'aggiornamento di quanto affermato dal Piano Paesaggistico Regionale del 2018, vale quest'ultimo". Il PPR Rileva infatti che: "*… si segnalano le criticità connesse alla previsione di nuovi insediamenti logistici in aree vocate all'agricoltura (come previsto a Nord del capoluogo) in corrispondenza dei nodi viabilistici principali e in prossimità della rete ferroviaria, quali la prevista espansione del CIM di Novara. Tali nuove localizzazioni, (…), configurano ampie zone di degrado paesaggistico per le quali occorre definire specifici indirizzi di mitigazione e ricomposizione del paesaggio*". Gli indirizzi di coesione, identità e qualità per l'ambito paesaggistico evidenziano uno stridente contrasto tra il PPR e la previsione espansiva del PRG di Novara per le aree a "risaia" che contornano e connotano con la loro struttura a scacchiera verde-azzurra (risaia e rogge per l'irrigazione) il borgo di Pernate; L'intera area T3b è considerata ad alto interesse agronomico con permanenze evidenti di centuriazione e organizzazione produttiva di età romana (vedasi scavi e ritrovamenti di necropoli avvenute durante la realizzazione del nuovo svincolo autostradale). La strategia individuata dal PPR per queste aree dalla elevata capacità agronomica è di Tutela e valorizzazione con azioni volte al contenimento del consumo; Inoltre viene richiamato che i piani locali che disciplinano gli interventi agiscano secondo le seguenti priorità: limitare le interferenze dei nuovi insediamenti sui beni paesaggistici e sulle componenti di maggior pregio o sensibilità; privilegiare il recupero e il riuso delle strutture, delle infrastrutture, degl'impianti, degli edifici e dei manufatti dismessi o sottoutilizzati. In Pernate è presente una componente importante di un sistema idrografico (il Terdoppio, le rogge, i fontanili) che il PPR (Art. 14 delle NdA) indica «… *quale componente strutturale di primaria importanza per il territorio e risorsa strategica per il suo sviluppo sostenibile*». L'insediamento contrasta con tale obiettivo. Nell'area T3b vi è una complessa presenza stratificata di sistemi irrigui con zone di ricarica di risorgive che arrivano a irrigare fino a 200 ha nei comuni di Trecate Cerano e Sozzago. Questa risorsa deve essere considerata come strategica e le aree di rispetto e di ricarica non possono essere impermeabilizzate o alterate: l'impermeabilizzazione suddetta e la modifica allo stato attuale causerebbero inevitabilmente la drastica riduzione (>60%) di portata acquifera, riscontrata nei fontanili già interessati in passato da realizzazioni simili (CIM 1)	LOGISTICA		•		Le ipotesi di sviluppo urbanistico di singole aree del territorio, per quanto concerne le destinazioni d'uso da insediare, non sono materia attinente al PUMS. Il PUMS, non rappresentando un piano conformativo, nè vincolistico dei suoli ha recepito quanto contenuto nel PRG.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
52	Privato cittadino	**V. intervento 40 – accessibilità convogli autostrada viaggiante:** Il CIM ha ripetutamente espresso, contrariamente a quanto indicato nella tavola C32P0350 (intervento 2) il totale disinteresse per un ampliamento ad est della tangenziale. Interventi del capitolo tutti da stralciare dal PUMS in quanto non pertinenti e materia propria, se mai, del Piano del traffico.	LOGISTICA		•		Le ipotesi di sviluppo urbanistico di singole aree del territorio, per quanto concerne le destinazioni d'uso da insediare, non sono materia attinente al PUMS. Il PUMS, non rappresentando un piano conformativo, nè vincolistico dei suoli ha recepito quanto contenuto nel PRG.
53	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	15. L'azione 13 si ritiene che non abbia stretta attinenza con gli obiettivi prioritari di un PUMS e si chiede di stralciarla;	LOGISTICA		•		Le ipotesi di sviluppo urbanistico di singole aree del territorio, per quanto concerne le destinazioni d'uso da insediare, non sono materia attinente al PUMS. Il PUMS, non rappresentando un piano conformativo, nè vincolistico dei suoli ha recepito quanto contenuto nel PRG.
54	Privato cittadino	**M.** Rotatorie e piazze traversanti: preferenza per la soluzione indicata nell'elaborato C32P0160 per il nuovo assetto viabilistico all'uscita dal Cavalcavia San Martino. **Dissenso sulle ipotesi, che reputo emblematica e che conferma la situazione in atto, di sistemazione della via Beldì** (con il doppio parcheggio in linea) o di **via Andrea Costa** o della quasi generalità delle strade interessate dai progetti di sistemazione delle intersezioni (con parcheggi in linea, anche molto prossimi all'intersezioni).	MESSA IN SICUREZZA		•		Consapevoli che il livello di dettaglio di risoluzione dei nodi di traffico con il maggior numero di incidenti sia elevato per un piano urbano della mobilità sostenibile, si precisa che le soluzioni progettuali proposte (rotatorie, piazze traversanti) rappresentano delle ipotesi progettuali che tengono conto degli elementi attualmente presenti presso le intersezioni e i tronchi stradali esaminati. Chiaramente, qualora vi saranno approfondimenti progettuali di dettaglio (già ad esempio nel PGTU), saranno integrate tutte le previsioni che riguardano mobilità dolce, sosta e TPL, attenzionando anche l'aspetto paesistico-ambientale.
55	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	**9. *Interventi di messa in sicurezza, fluidificazione e regolazione della circolazione.*** Quali interventi prevede il Piano per la mobilità ciclabile sugli assi urbani principali quali Roma, Torino, Vercelli, 23 Marzo, Risorgimento, Trieste, compreso Vittoria e Milano nei tratti ove non è previsto un itinerario ciclabile?	MESSA IN SICUREZZA		•		Il tema della sicurezza stradale è una delle macrostrategie del PUMS. La richiesta di analizzare singolarmente gli assi principaliriguarda una scala più di dettaglio, si perde di vista la strategia di azione del Piano. Il PUMS prevede dei tratti istituiti a zona 30 per consentire la mobilità dolce in sicurezza.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
56	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	**14. Messa in sicurezza e fluidificazione: A**nalisi dell'**incidentalità meglio del quinquennio** per una interpretazione più precisa e circostanziata degli avvenimenti. Inoltre non sono riportati i dati per utente coinvolto (auto, moto, ciclista, pedone) e per conseguenze (soli danni, feriti, morti) utili a comprendere le dinamiche incidentali. Pertanto chiediamo che il Piano fornisca, **estrapolandoli dalle statistiche ACI o ISTAT,** dati più mirati e utili soprattutto a conoscere utenti coinvolti per gli ambiti di incidentalità.	MESSA IN SICUREZZA		•		L'analisi dei dati di incidentalità a Novara è riproposta nella Relazione generale con il biennio 2019-2020. Nella redazione del documento relativo alla fase conoscitiva sono stati analizzati i dati disponibili sull'incidentalità a livello Regionale riferiti al triennio 2017-2019.
57	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	15. **Messa in sicurezza e fluidificazione:** In alcune rotatorie vengono omessi gli spazi degli **itinerari ciclabili previsti dal Piano**, come nel caso di v.le Volta-Allegra, v.le Pasquali-Lazzarino mentre sono sempre proposti stalli di parcheggio che invece in alcuni casi sarebbe preferibile sostituire con alberature di qualificazione paesistico-ambientale.	MESSA IN SICUREZZA		•		Consapevoli che il livello di dettaglio di risoluzione dei nodi di traffico con il maggior numero di incidenti sia elevato per un piano urbano della mobilità sostenibile, si precisa che le soluzioni progettuali proposte (rotatorie, piazze traversanti) rappresentano delle ipotesi progettuali che tengono conto degli elementi attualmente presenti presso le intersezioni e i tronchi stradali esaminati. Chiaramente, qualora vi saranno approfondimenti progettuali di dettaglio (già ad esempio nel PGTU), saranno integrate tutte le previsioni che riguardano mobilità dolce, sosta e TPL, attenzionando anche l'aspetto paesistico-ambientale.
58	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	16. **Messa in sicurezza e fluidificazione:** la sistemazione della viabilità e delle rotatorie dell'area ex Centro Sociale in v.le G. Cesare rappresenta a **parere degli scriventi una soluzione urbanistica e viabilistica di modestissimo livello anche in considerazione del ruolo che dovrebbe essere assegnato all'asse di collegamento dal centro urbano e dal v.le Verdi, alberato nei primi del '900, alla Nuova Città della Salute; manca inoltre la prosecuzione del percorso ciclabile e pedonale in continuità con quello dello stesso v.le Verdi. Chiediamo agli estensori del PUMS di riesaminare con rigore queste soluzioni e di introdurvi le indispensabili correzioni e le migliori sistemazioni, in coerenza con quelle sviluppate dal PUMS**	MESSA IN SICUREZZA		•		Il PUMS prevede già collegamenti ciclabili e pedonali lungo via Monte San Gabriele e via Spreafico.
59	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	**17. Messa in sicurezza e fluidificazione:** Largo Colonna con un progetto esclusivamente pensato in termini viabilistici e del tutto estraneo al contesto storico e ambientale. Si richiede quantomeno che venga adeguatamente risolto e valorizzato il percorso ciclopedonale che collega l.go Bellini a piazza Puccini e ampliato lo spazio antistante il collegio Gallarini, oggi un modesto marciapiede sul quale si affollano i frequentatori della sala concerti.	MESSA IN SICUREZZA		•		Consapevoli che il livello di dettaglio di risoluzione dei nodi di traffico con il maggior numero di incidenti sia elevato per un piano urbano della mobilità sostenibile, si precisa che le soluzioni progettuali proposte (rotatorie, piazze traversanti) rappresentano delle ipotesi progettuali che tengono conto degli elementi attualmente presenti presso le intersezioni e i tronchi stradali esaminati. Chiaramente, qualora vi saranno approfondimenti progettuali di dettaglio (già ad esempio nel PGTU), saranno integrate tutte le previsioni che riguardano mobilità dolce, sosta e TPL, attenzionando anche l'aspetto paesistico-ambientale. Inoltre, l'area è già stata oggetto di studi approfonditi correlati al progetto del parcheggio interrato della Curia.
60	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	18. **Messa in sicurezza e fluidificazione:** Tra le intersezioni semaforizzate che sono state oggetto di soluzioni particolareggiate con rotatoria non è compresa quella di **c.so Risorgimento con via Oxilia e via Pernati** che anche a causa dell'intenso traffico sull'asse principale determina lunghi accodamenti da e nel sottopasso: si chiede di verificarne la trasformazione in rotatoria con ampliamento del sedime nell'antistante piazzale di parcheggio.	MESSA IN SICUREZZA		•		Il nodo traffico sarà oggetto di approfondimento Nell'aggiornamento del PGTU.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
61	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	9. L'azione 6 propone la realizzazione di numerose rotatorie; si chiede di svolgere una valutazione comparativa tra costi/benefici (in particolare ambientali e per la salute) derivanti dalla realizzazione delle rotatorie rispetto, ad esempio, alla realizzazione delle piste ciclabili e delle zone 30, in una logica di definizione delle priorità di attuazione del PUMS;	MESSA IN SICUREZZA		•		La richiesta pertiene livelli di progettazione più avanzati rispetto alla pianificazione strategica di un PUMS. Si ribadisce lo scopo esemplificativo della risoluzione dei nodi di traffico e il loro successivo approfondimento in integrazione con le altre previsioni, attenzionando anche l'aspetto paesistico-ambientale
62	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	4. Modello multicriterio per la valutazione delle alternative. Si presume che la valutazione delle alternative sarà restituita in sede di elaborati definitivi e in particolare di Rapporto Ambientale, come richiesto dalla normativa con riguardo, appunto, alla valutazione delle alternative, e si auspica che questa sia condotta utilizzando modelli multicriterio.	MODELLO/ANALISI MULTICRITERIA	•			In sede di elaborati definitivi sarà prodotto quanto rischiesto.
63	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	6. Scenari alternativi: schema circolatorio comparto stazioni – approfondire. Si evidenzia che per lo scenario del nuovo schema circolatorio nel comparto stazioni non sono riportati i risultati dell'analisi comparativa che si ritiene, in generale e per tutte le alternative, dovrebbe essere restituita mediante indicatori o criteri differenziati in grado di evidenziare, in modi completo e comprensibile, costi e benefici o il diverso grado di efficacia, a partire da quella di riduzione del traffico, di incremento della modalità piedi-bici-TPL, dell'incidentalità e delle emissioni.	MODELLO/ANALISI MULTICRITERIA		•		Gli approfondimenti relativi al comparto stazioni, comprensivi si uno studio trasportistico condotto ad hoc e di soluzioni proposte dal PUMS, sono già nel Piano.
64	Privato cittadino	**C.** Si posta in bici/micromobilità per recarsi al civico 24 di Viale Da Vinci (lavoro). Miglioramento delle interconnessioni ciclabili Stazione- Via da Vinci – Corso Vittoria e Corso Trieste. Richiesta estensione ciclabile a civico 24 di Via da Vinci. Arrivare nelle aziende localizzate tra il canale e Via da Vinci (a nord di Novara Nord) è poco agevole e pericoloso, soprattutto per la presenza di mezzi ingombranti e per la ridotta sezione stradale al di sotto del Cavalcavia di Porta Sempione. È vero che è possibile giungere in via da Vinci dalla stazione di Novara FS attraverso il sottopasso di stazione, ma non è oggi la soluzione ottimale per i ciclisti. Occorre portare la bici a mano, fare attenzione a numerosi pendolari e attraversare il PL (previsione PUMS di eliminazione). **Propone ampliamento del sottopasso di stazione prevedendo un doppio transito (bici e pedoni), con adeguati accorgimenti**.	NODO STAZIONE			•	La proposta di dettaglio è integrativa delle strategie PUMS, è stata pertanto richiamata all'interno dell'elaborato generale di Piano
65	Privato cittadino	**L.** Interventi 8 (pedonalizzazione piazza Garibaldi), 9 (accessibilità pedonale stazione Novara Nord), 10 (eliminazione dei passaggi a livello su Via Da Vinci), 11 (nuovo schema circolatorio comparto stazioni) e 12 (nuovo schema circolatorio con eliminazione dei Passaggi a livello), 33 (percorso pedonale Novara nord – Centro Storico), per migliorare le relazioni con la città ed il territorio e l'accessibilità al nodo stazione. Richiama all'attenzione l'obiettivo del Piano Regolatore vigente **per il nodo stazioni, con la proposizione del Movicentro** (concentrare flussi di viaggiatori ferroviari, sugli autoservizi, sia un importante parcheggio con funzioni di interscambio ma anche di attestazione al centro "sotto uno stesso tetto"). S**uggerisce interventi: importante mantenere il doppio senso di marcia di sezione adeguata su Via Leonardo da Vinci; preferire una sopraelevata al sottovia; realizzare il nuovo secondo fronte della stazione FS su via Leonardo da Vinci con la stazione delle FNM; prevedere il terminal autobus** (che è confermato dal Piano Regolatore in largo Pastore solo temporaneamente) ed un adeguato numero di parcheggi in silos nelle aree del dopolavoro con servizi necessari Movicentro; realizzare **un collegamento ciclopedonale dalla stazione Nord almeno sino a Corso Garibaldi ed oltre via San Francesco (un percorso di circa 300 metri che potrebbe essere agevolato, per alcune tratte e parti,**	NODO STAZIONE			•	Il Movicentro è una previsione del PRG di riqualificazione e nuova destinazione di alcuni ambiti del comparto stazioni, che ha subito riduzioni a seguito di indicazioni da parte della Regione (che ha cassato, ad esempio, il terminal sul retro stazione). Le strategie del PUMS nell'area ne condividono alcuni intenti e comprendono: la realizzazione di un sottopasso di stazione presso Novara Nord (FN), la proposta di un sottovia in Via Leonardo da Vinci per consentire la creazione di una continuità tra le due stazioni ferroviarie e approfondimenti su nuovi schemi circolatori nel comparto.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
		da un tappeto o marciapiede mobile, il tapis roulant) con il prolungamento attuale sottopasso anche e soprattutto al fine di evitare le interferenze tra i percorsi pedonali diretti in città o verso le stazioni, con il transito veicolare sulla Via San Francesco d'Assisi (come meglio evidenziato nel progetto PUMS).					
66	Consiglio dell'ordine degli architetti	G. Riconsiderare, approfondire, sviluppare e/o rafforzare: **la risoluzione del "nodo stazione"** avendo come riferimento **da un lato l'obiettivo di promuovere ed incentivare, per le provenienze "esterne", il sistema delle relazioni regionali e interregionali** (le cinque reti ferroviarie ed il vasto sistema infrastrutturale viario) e l'uso del trasporto pubblico su ferro e su gomma; **dall'altro,** e per questo, **la conferma del progetto di PRG per la formazione del Movicentro**, avendo particolare cura di **assicurare anche la necessaria accessibilità alla zona delle stazioni con adeguate aree attrezzate per la sosta di auto, moto e biciclette per i folto gruppo dei pendolari in uscita.** Insieme la necessità di migliorare il sistema delle relazioni urbane, soprattutto per pedoni e ciclisti, con particolare riferimento ai passaggi a livello ancora oggi esistenti in via Marconi, ai cavalca ferrovia di San Martino, Sant'Agabio e di via XXV Aprile e ai sottopassi di via Maestra e via Pietro Micca;	NODO STAZIONE			•	Il Movicentro è una previsione del PRG di riqualificazione e nuova destinazione di alcuni ambiti del comparto stazioni, che ha subito riduzioni a seguito di indicazioni da parte della Regione (che ha cassato, ad esempio, il terminal sul retro stazione). Le strategie del PUMS nell'area ne condividono alcuni intenti e comprendono: la realizzazione di un sottopasso di stazione presso Novara Nord (FN), la proposta di un sottovia in Via Leonardo da Vinci per consentire la creazione di una continuità tra le due stazioni ferroviarie e approfondimenti su nuovi schemi circolatori nel comparto. Per quanto riguarda la ridotta permeabilità dovuta ai PL di Vial Marconi, lo stato dei luoghi non consente di risolvere il problema.
67	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	7. ***Eliminazione PL in via L. da Vinci.*** Come si prevede di intervenire per il **PL delle linee To-Mi e Biella in via Marconi** che da troppi anni limitano le relazioni tra centro e periferia nord con lunghi tempi di chiusura? Tale problematica è vissuta dalla popolazione come uno degli ostacoli più grossi della mobilità cittadina pertanto è, a nostro avviso, prioritario affrontarla.	NODO STAZIONE		•		Per quanto riguarda la ridotta permeabilità dovuta ai PL di Vial Marconi, lo stato dei luoghi non consente di risolvere il problema.
68	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	8. ***Nuova accessibilità pedonale e ciclabile a Novara Nord***. Il progetto della nuova accessibilità al trasporto ferroviario ha affrontato dettagliatamente le problematiche relative alla mobilita veicolare nonché quella pedonale sul fronte nord ma non ha considerato i conflitti permanenti sull'attraversamento pedonale della via San Francesco e di piazza Garibaldi con c.so Garibaldi per gli utenti da e per la stazione centrale. **Riteniamo che vada affrontato uno studio per la prosecuzione del sottopasso pedonale di piazza Garibaldi sino al corso Garibaldi e con l'occasione dovrebbe essere verificata la possibilità di ricavare nel sottosuolo una piazza parzialmente coperta/scoperta in cui collocare servizi ed attrezzature per i numerosi utenti che frequentano il luogo, parcheggi per biciclette, spazi commerciali e di ristorazione, servizi alla persona** (una versione aggiornata dell'albergo diurno?)**.**	NODO STAZIONE	•			La proposta di dettaglio è integrativa delle strategie PUMS, è stata pertanto richiamata all'interno dell'elaborato generale di Piano, unitamente alla richiesta di prolungamento del sottopasso di stazione FS.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
69	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	8. Le azioni da 1 a 4 pongono particolare attenzione al nodo delle stazioni ferroviarie prevedendo l'eliminazione dei passaggi a livello di Viale L. da Vinci: si evidenzia che problemi analoghi sulla mobilità sono determinati anche dai passaggi a livello di via Marconi che invece non sono oggetto di considerazione da parte del PUMS;	NODO STAZIONE		•		Per quanto riguarda la ridotta permeabilità dovuta ai PL di Vial Marconi, lo stato dei luoghi non consente di risolvere il problema.
70	Italia Nostra sezione di Novara Associazione VIVINOVARA	D. **L'analisi e le proposte di modifica del traffico nell'area attorno alla stazione ferroviaria di Novara non ci trova d'accordo.** In primis la criticità riguarda soprattutto in 3 fasce orarie della giornata (coincidenti con movimento in entrata/uscita dei pendolari e inizio e fine dell'attività scolastica) ma non possono essere risolti, come si propone, spostando il traffico nelle vie limitrofe ma lasciando la maggioranza delle auto private al di fuori della città nei parcheggi di interscambio, come già indicato in precedenza. **Si dovrebbe ridurre il numero di cittadini novaresi che utilizza il proprio mezzo privato per recarsi al lavoro fuori città** (si stima che 10.000 persone usano le proprie auto per recarsi a Milano). A tal proposito si ricorda che lo stato ha stanziato 8 miliardi per il trasporto ferroviario, dei quali 1 miliardo per la linea Domodossola - Novara. E' opportuno che il comune di Novara si faccia promotore di riapertura delle linee ferroviarie che sono state soppresse o ridimensionate negli ultimi anni come la Novara - Varallo Sesia"	NODO STAZIONE		•		Si ribadisce che il PUMS non è un piano conformativo, ci sono pertanto i margini per poter approfondire, modificare e ristudiare nel dettaglio le singole proposte. Per il Nodo stazione è stato affrontato il tema mobilità a 360° proponendo più strategie attuabili anche in fasi diverse. Riteniamo, grazie al supporto modellistico, che la configurazione finale proposta non comporti aggravi alla rete stradale nelle tre fasce orarie indicate.
71	Privato cittadino	C. Relazione generale PUMS p.71. Si affronta solo il problema dei passaggi a livello di via L.Da Vinci senza prendere in considerazione altri punti critici quali **i due passaggi a livello di via Marconi che bloccano per ore il traffico e quello di via Beltrami.** Per quelli di via Marconi prevedere almeno un sottopasso pedonale e per i ciclisti.	NODO STAZIONE		•		Per quanto riguarda la ridotta permeabilità dovuta ai PL di Vial Marconi, lo stato dei luoghi non consente di risolvere il problema.
72	Circolo PD di Novara	5. **Eliminazione PL:** Come si prevede di intervenire per il **passaggio a livello delle linee To-Mi e Biella in via Marconi** che da troppi anni limitano le relazioni tra centro e periferia nord con lunghi tempi di chiusura? **Se non realizzabile un sottopasso carrabile, si potrebbe perlomeno ipotizzare un sottopasso pedonale e ciclabile.**	NODO STAZIONE		•		Per quanto riguarda la ridotta permeabilità dovuta ai PL di Vial Marconi, lo stato dei luoghi non consente di risolvere il problema.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
73	Privato cittadino	**D. Proposta di progetto pilota E-bike sharing** o micromobilità con accordi Azienda/Comune	POLITICHE INCENTIVANTI	•			L'insieme di politiche incentivanti la mobilità sostenibile, e disincentivanti la mobilità "non sostenibile", trova in questa fase di redazione del PUMS un primo elenco di proposte. L'utilizzo di forme di sharing aziendali è una delle azioni del Mobility Managaer (ad esempio, esiste l'e-bike sharing aziendale (MEMC))
74	Privato cittadino	**R. Interventi 30 e 31 - Le cerniere di mobilità e politiche incentivanti/disincentivanti. Il possibile successo della proposta** (con progressivo e verificabile obiettivo di riduzione della mobilità privata) è legato alle politiche disincentivanti la mobilità non sostenibile e alle politiche di premialità per gli USER (utilizzatori) della mobilità sostenibile. **Suggerisce: incentivo al car pooling con la tariffazione integrata della sosta del veicolo + abbonamento TPL (di tipo A, B, C), con abbonamenti gratuiti (o fortemente agevolati e comunque complessivamente concorrenziali con il costo giornaliero della sosta ina area gialla), per il secondo, terzo o anche quarto viaggiatore.** Politiche disincentivanti suggerisce l'incremento della tariffazione della sosta anche in relazione alla necessaria riduzione del numero degli stalli nelle zone centrali (di cui, però, non vengono indicati criteri ed obiettivi).Revocare le agevolazioni MUSA in atto ai residenti privi di box e per autorizzare la sosta delle sole auto di servizio delle Forze dell'Ordine. Per i residenti privi di box metterei a disposizione i posti auto dell'autosilos di via Solferino e del nuovo parcheggio di largo Puccini e proverei ad individuare alcune aree, pubbliche o private, adatte alla realizzazione di posti auto, anche in silos entro o fuori terra	POLITICHE INCENTIVANTI			•	L'insieme di politiche incentivanti la mobilità sostenibile, e disincentivanti la mobilità "non sostenibile", trova in questa fase di redazione del PUMS un primo elenco di proposte. In ogni caso la gestione del sistema parcheggi è attualmente affidata a un soggetto esterno con contratto fino al 2032.
75	Privato cittadino	**Q. Le azioni più concrete per raggiungere gli obiettivi espressi** si dovrebbe vedere ridotto i**l numero degli stalli del MUSA a cominciare dalle aree più centrali**.	SOSTA		•		L'attuazione delle strategie PUMS dovrà necessariamente passare per una revisione dello spazio stradale che tenga conto di tutte le componenti della mobilità. La revisione dovrà riguardare stalli e politiche tariffarie. Al momento la gestione dei parcheggi è affidata ad un soggetto esterno.Il sistema MUSA è regolato un contratto in essere fino al 2032. Una riduzione strutturale dei posti auto gestiti dal sistema implicherebbe conseguenze sul piano economico e giuridico-contrattuale.
76	Consiglio dell'ordine degli architetti	H. Riconsiderare, approfondire, sviluppare e/o rafforzare: **la progressiva riduzione dell'offerta di posti auto e l'aumento della tariffazione della sosta** (quale concreti e reali disincentivi all'uso dell'auto e per favorire il ruolo delle cerniere di mobilità-nodi di interscambio) soprattutto, ma non solo, nelle aree centrali (le zone del MUSA con le	SOSTA		•		L'attuazione delle strategie PUMS dovrà necessariamente passare per una revisione dello spazio stradale che tenga conto di tutte le componenti della mobilità. La revisione dovrà riguardare stalli e politiche tariffarie. Al momento la gestione dei parcheggi è affidata ad un soggetto esterno.Il sistema

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
		priorità di Piazza Martiri e di viale Turati) tanto in riferimento agli auspicati e misurabili effetti delle “cerniere di mobilità” e delle linee di forza del TPL (il BRT) quanto con riferimento alle modifiche della domanda interna anche in relazione alle trasformazioni urbanistiche in corso di attuazione: per tutte è certamente utile il richiamo alla realizzazione della nuova città della Salute ed al trasferimento dell’Ospedale Maggiore che, anche con la possibile nuova destinazione dell’area di Corso Mazzini (auspicabilmente all’uso pubblico e ad attività di formazione, ricerca, innovazione e cultura), riduce fortemente la propria potenzialità attrattiva e determina una forte riduzione della domanda di sosta. Sarà poi necessaria la totale riduzione della sosta lungo tutti gli assi viari interessati dalle linee del TPL (per assicurare la formazione delle indispensabili corsie preferenziali) e, insieme, la progressiva riduzione delle aree di sosta nelle zone residenziali con particolare riferimento (e priorità) alle zone a maggiore densità abitativa, con l’obiettivo di realizzare diffusi interventi di riqualificazione dello spazio pubblico (per ampliare le aree pedonali, di sosta, incontro e socializzazione), diffusi interventi di forestazione urbana (per migliorare il microclima delle singole zone, aumentare le zone d’ombra e migliorare le condizioni della mobilità ciclabile e pedonale); la sperimentazione delle “strade residenziali” a priorità pedonale e ciclabile;"					MUSA è regolato un contratto in essere fino al 2032. Una riduzione strutturale dei posti auto gestiti dal sistema implicherebbe conseguenze sul piano economico e giuridico-contrattuale.
77	Consiglio dell'ordine degli architetti	L. Riconsiderare, approfondire, sviluppare e/o rafforzare: **le cerniere della mobilità – nodi di interscambio, sicuramente fondamentali per limitare il traffico in ingresso nell’area urbana dirottandolo sul TPL o su soluzioni di mobilità dolce, si annota che non considerano il parcheggio presso Ipercoop,** che potrebbe assorbire i flussi provenienti dalla zona dell’est Sesia e dalla direttrice della Valsesia e che non tengono conto dei consistenti flussi in ingresso dalla tangenziale su via Generali che causano congestioni su Viale G. Cesare;	SOSTA	•			Si è tenuto conto di quanto espresso nella definizione della proposta di implementazione di una rete filoviaria, per la direttrice est-ovest
78	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	1. ***Miglioramento dell’integrazione tra sviluppo della mobilità e assetto e sviluppo del territorio.*** Come il PUMS valuta e verifica la compatibilità dell’incremento previsto nella dotazione di **parcheggi del nuovo ospedale, da 1.700 unità dal Masterplan a 3.200 nel progetto messo a bando, r**ispetto agli obiettivi di riduzione degli spostamenti individuali e di incremento della mobilità pubblica (oggi forse ridimensionati dal ministero)?	SOSTA		•		Il Masterplan per il Nuovo ospedale Città della Salute è stato valutato all'interno del PUMS in termini di traffico generato/attratto in base ai dati disponibili. Il numero dei posti auto della nuova struttura ospedaliera è determinato in base alle esigenze della struttura stessa e il PUMS non può che prenderne atto. In ogni caso, nel PFTE riapprovato il numero di posti è di circa 1700 (di cui 120 per servizi).
79	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	2. ***Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano.*** Le azioni indicate dal PUMS non pare abbiano affrontano o regolamentato il **tema della riduzione della sosta e dell’occupazione dello spazio stradale sia sulla rete principale che su quella di quartiere e locale, al fine di consentirne effettivamente il miglioramento funzionale e ambientale**. Si chiede di integrare tale obiettivo con azioni mirate ed esemplificative di competenza urbanistica, anche finalizzate al reperimento di superfici per la realizzazione in diritto di superficie di parcheggi pertinenziali	SOSTA		•		Il PUMS non è un piano speficico della sosta. Il tema è stato trattato a partire dal quadro conoscitivo, in cui sono stati analizzati oggettivamente i dati relativi alla domanda/offerta di sosta traendo le conclusioni riportate anche nei primi capitoli del piano. Il sistema MUSA è regolato un contratto in essere fino al 2032. Una riduzione strutturale dei posti auto gestiti dal sistema implicherebbe conseguenze sul piano economico e giuridico-contrattuale.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
80	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	***5. Ridurre la sosta irregolare.*** Come si intende attuare questo obiettivo? E soprattutto quali azioni prevede il **PUMS per ridurre la diffusa e ingombrante occupazione del suolo pubblico, di strade e piazze, non sempre motivata dalla mancanza di autorimesse.** Un esempio è stata l'attuazione delle prime fasi del progetto Musa nel 2015: i residenti dotati di box hanno preferito ricoverare le proprie auto piuttosto che pagare la sosta su strada. Quindi ci chiediamo: qual è la strategia del Piano sulla sosta urbana e sull'occupazione di suolo pubblico disponibile per altre funzioni e quali azioni si prevedono per le diverse tipologie di sosta, a rotazione e residenziale? Si imputa al sistema tariffario della sosta a corona del centro storico la complicità del mancato utilizzo del sistema Park&Bus avviato dalla precedente amministrazione dal giugno 2015, "*causa le numerose tariffe agevolate per le molte categorie di utenti* " nonostante le frequenze accettabili, quali proposte avanza il PUMS per la regolazione/riforma della sosta nell'area centrale a correzione delle vigenti regole, proposte che sembrano solo accennate al *Cap. 1.1.21 "Politiche incentivanti la mobilità non sostenibile*", in particolare : come si intende procedere con le modifiche al sistema tariffario, vista la condivisa correlazione tra sistema tariffario e incentivazione all'uso del TPL? **In generale, dove e come si intende procedere alla riduzione del numero degli stalli nelle zone centrali, ma anche non centrali a beneficio del recupero dello spazio pubblico?**	SOSTA		•		Il PUMS non è un piano specifico della sosta. Il tema è stato trattato a partire dal quadro conoscitivo, in cui sono stati analizzati oggettivamente i dati relativi alla domanda/offerta di sosta traendo le conclusioni riportate anche nei primi capitoli del piano. Il sistema MUSA è regolato un contratto in essere fino al 2032. Una riduzione strutturale dei posti auto gestiti dal sistema implicherebbe conseguenze sul piano economico e giuridico-contrattuale.
81	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	11. Per le soluzioni prospettate al **comparto Stazioni** di cui di massima condividiamo le finalità e le soluzioni prospettate, riteniamo che il PUMS debba ancora approfondire e verificare: gli interventi funzionali all'eliminazione delle interferenze **dei percorsi pedonali Stazione-Centro** con il traffico veicolare in via S. Francesco, come proposti al punto Az.4) precedente e contestualmente la creazione di una piazza parzialmente coperta/scoperta in cui collocare servizi ed attrezzature per i numerosi utenti che frequentano il luogo; la dotazione di **parcheggi in silos nell'area dopolavoro** adeguati alle funzioni di interscambio, parcheggio che potrà essere reso accessibile dal sottovia di L. da Vinci in previsione.	SOSTA		•		Gli approfondimenti richiesti saranno oggetto di piani, programmi e progetti ad una scala di dettaglio maggiore del PUMS.
82	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	11. L'azione 8 identifica le cerniere di mobilità in punti esterni e associati ad alcune principali direttici di ingresso nell'area urbana ma non tiene conto del parcheggio di Ipercoop e degli assi che assorbono i flussi di ingresso dalla zona di Biandrate-est Sesia e della zona delle colline novaresi;	SOSTA	•			Si terrà conto di quanto espresso nella definizione della proposta di implementazione di una rete filoviaria, per la direttrice est-ovest
83	Circolo PD di Novara	3. Come si intende attuare l'obiettivo di **ridurre la sosta irregolare**? E soprattutto, quali azioni prevede il PUMS per ridurre la diffusa e ingombrante occupazione del suolo pubblico, di strade e piazze, non sempre motivata dalla mancanza di autorimesse? **Definire azioni che si prevedono per le diverse tipologie di sosta, a rotazione e residenziale, ad esempio favorendo la costruzione di silos attraverso interventi gestiti ca Comune e privati.** Anche in considerazione del previsto parcheggio sotterraneo della Curia, sarebbe opportuno esplicitare quali politiche tariffarie si intendono adottare (al più che le attuali politiche tariffarie sono una delle cause di appetibilità dell'utilizzo dell'auto nelle aree centrali, a discapito di altre forme di mobilità.	SOSTA		•		Gli approfondimenti richiesti saranno oggetto di piani, programmi e progetti ad una scala di dettaglio maggiore del PUMS. La propoposta di parcheggi silos non è in linea con le strategie del PUMS. Gli ampi parcheggi nelle aree centrali, e nelle quantità proposte, sono attrattori di traffico veicolare.
84	Circolo PD di Novara	7. Sul **retro stazione è auspicabile la dotazione di parcheggi in silos** nell'area dopolavoro adeguati alle funzioni di interscambio, parcheggio che potrà essere reso accessibile dal sottovia di L. da Vinci in previsione	SOSTA		•		Gli approfondimenti richiesti saranno oggetto di piani, programmi e progetti ad una scala di dettaglio maggiore del PUMS. La propoposta di parcheggi silos non è in linea con le strategie del PUMS. Gli ampi parcheggi nelle aree centrali, e nelle quantità proposte, sono attrattori di traffico veicolare.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
85	Italia Viva - Coordinamento della Provincia di Novara	A. Le stime riportate si basano sull'analisi del fenomeno del pendolarismo in era pre-Covid. **Negli ultimi due anni il numero di pendolari è diminuito a causa dell'introduzione dello smart working e delle lezioni online**: tornando la normalità, tuttavia, il numero dei pendolari potrebbe anche aumentare. Al mattino verso Milano ci sono sette treni tra le ore **7 e le ore 8.15, ciascuno dei quali porta in media ottocento - mille persone**. Di questi treni, cinque a Novara si riempiono, mentre due (i treni della linea S6) sono pieni a metà. **Non è inverosimile affermare, pertanto, che da Novara ci sono circa quattromila- cinquemila persone che quotidianamente vanno a Milano in treno; esse non sono meno di cinquemila (per difetto) se si considera anche Torino.** Considerando che in pratica **non ci sono parcheggi nei pressi della stazione** (escludendo un centinaio di posti a pagamento a tariffa piena), si può stimare che **ogni giorno ci sono potenzialmente circa ventimila passaggi di auto che portano e vanno a prendere i pendolari** [(2 – andata e ritorno - per l'andata e 2 – andata e ritorno - per il ritorno) x 5000]. Se i pendolari trovassero un sicuro parcheggio si avrebbe miglioramento della qualità dell'aria riducendo il numero di auto che transitano nell'area stazione [(1 andata + 1 ritorno) x 5000 passaggi]. Inoltre, **va messo in evidenza che intorno alla stazione non c'è posto neppure per qualche migliaio di biciclette,** che continuano comunque ad occupare i pochi spazi disponibili agevolando l'attività dei ladri. Tuttavia, **lo spostamento in bicicletta verso la stazione è proponibile perlopiù agli studenti (che sono comunque una minoranza); la grande maggioranza è composta da impiegati e dirigenti che non vogliono utilizzare la bicicletta o non possono rischiare di arrivare in ufficio bagnati o sudati.** Si propone di affrontare il problema con gradualità e per fasi successive. Si può cominciare con l'individuare una o più aree, acquisendone la disponibilità, dietro la stazione e nelle immediate [proposta integrale nel documento pervenuto] "	SOSTA		•		Uno dei principali obiettivi del PUMS è la riduzione del numero di utenti che utilizza il proprio mezzo per spostarsi, a favore di modalità meno inquinanti, sia dentro che la città che per recarsi al di fuori, anche se questi compiono uno spostamento concatenato e multimodale. Per far si che questo avvenga è chiaro che occorre individuare più strategie che tengano conto del fatto che: non tutti gli utenti hanno la possibilità di muoversi a piedi/bici o micromobilità elettrica, non tutti gli utenti possono utilizzare il TPL magari perchè vive in un'area a scarsa densità abitativa che non richiede l'estensione della rete TPL, non tutti gli utenti sono disposti ad abbandonare l'auto.
86	Privato cittadino	**A. Si propone di far passare le linee BRT in pieno centro per Piazza Cavour - C.so Cavour - C.so Mazzini con risparmio sui tempi di corsa e servendo al meglio il centro storico.** L'attraversamento di un centro storico pedonalizzato da mezzi di TPL elettrici fa parte delle buone pratiche europee e favorisce il loro impiego (decenni fa quando venne impedito il transito agli autobus vi fu una decisa riduzione dei passeggeri per la minore attrattività).	TPL		•		Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.
87	Privato cittadino	**B. Si propone prosecuzione linea filoviaria verso Veveri (hp1) e Vignale (hp2) per migliorarne il servizio.** È stata data molta enfasi sulla formula park+ride delle linee BRT, ma le buone pratiche suggeriscono di servire sia i quartieri periferici che realizzare parcheggi di corrispondenza, inoltre si eviterebbero linee autobus dedicate a tali quartieri, che in parte diventerebbero dei doppioni dei servizi BRT. Il maggior tempo impiegato per raggiungere i quartieri sarebbe compensato dal risparmio di tempo passando in pieno centro storico, come da punto 1. Sarebbe, pertanto, meglio allungare le linee aeree di circa 1 km, anche se con un aumento dei costi degli impianti fissi (+ 20 % circa, da ritenere accettabile per la tipologia di investimento).	TPL		•		Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
88	Privato cittadino	**C.** Scegliendo una o l'altra ipotesi uno dei 2 importanti quartieri verrebbe penalizzato, come pure il relativo parcheggio di corrispondenza. **Si propone di realizzare entrambe le ipotesi realizzando 2 linee BRT con orari di transito sfalsati nella sezione Stazione -centro storico** (punto A),- capolinea sud: in tal modo con corse in ore di punta ogni 15 min. per ogni linea vi sarebbero **corse ogni 7,5 min. nella sezione comune verso sud**. In tale maniera le linee BRT diventerebbero le linee di forza della rete che giustificano il grosso investimento. Le linee aeree passerebbero da circa 4,5 a 7,5 km.	TPL		•		Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.
89	Privato cittadino	**D. Visti i tracciati per lo più rettilinei** potrebbero essere usati **filobus da 15 m**, **possono portare il 30 % in più di normali filobus da 12 m (130 pass,) ma con costi di acquisto di poco superiori** ma ben lontani dai più costosi filosnodati da 18 m.	TPL		•		Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.
90	Privato cittadino	**F. Incrementare corse TPL nelle ore di punta, prima sperimentalmente, poi a regime.**	TPL	•			L'incremento delle corse nell'ora di punta è alla base della proposta progettuale del nuovo sistema del TPL (potenziare le corse nelle fasce di punta, eventualmente ridurle nelle fasce di morbida). La sperimentazione potrà essere condotta dal momento in cui sarà definito il tracciato del nuovo sistema di trasporto, o almeno, saranno definiti gli ambiti in cui dedicare una parte della sede stradale a corsie riservate al trasporto pubblico. Una soluzione di minima per la città di Novara, alternativa al nuovo sistema filoviario, potrebbe essere infatti quella favorire la circolazione delle linee di forza del TPL individuando ampie porzioni di tracciato in sede riservata.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
91	Privato cittadino	**N. Al 5.11 del PUMS si recepiscono gli interventi di modifica alla circolazione su viale Giulio Cesare e via Monta San Gabriele dell'area dell'ex Centro Sociale".** SINTAGMA non sembra sottolineare che quel progetto, senza alcune necessarie modifiche, **"complica" fortemente l'ipotesi del BRT** e del suo percorso nel caso dovesse restare così com'è. Va approfondita la proposta che l'UPO ha presentato: la volontà e la disponibilità a realizzare sulle aree dell'ex Centro Sociale un campus universitario. Auspica che l'Amministrazione reputi più conveniente questo scenario per l'ex Centro Sociale. Auspica che si valutino, con Sintagma, le criticità del BRT in accordo con le previsioni.	TPL		•		Il PUMS prevede già collegamenti ciclabili e pedonali lungo via Monte San Gabriele e via Spreafico.
92	Privato cittadino	**O. Il nuovo BRT alternativa 1 e 2. Aveva proposto**, partendo dal Masterplan della Città della Salute (con 711 posti letto, 1.700 posti auto, a suo avviso sovradimensionati), di realizzare **una nuova linea di trasporto urbano innovativo (tram, modello Mestre, di dimensioni contenute, con larghezza di cm. 240). Come la sua proposta [dettaglio nella nota integrale] nota** il servizio a parti importanti della città, aggiungendo l'obiettivo di intercettare il traffico di penetrazione giudicata positivamente, preferendo l'ipotesi 2. **Chiede di approfondire la reale fattibilità del progetto e la reale volontà dell'Amministrazione a sostenerlo.** Se la verifica delle corsie preferenziali dovesse confermare la fattibilità del BRT, la domanda è quella di conoscere le ragioni che hanno indotto SINTAGMA ad integrare la linea 6 (che sembrerebbe confermata) con la nuova linea BRT. Con la fattibilità delle cerniere di mobilità e delle corsie preferenziali per il TPL non sarebbe meglio pensare a percorsi del BRT più brevi e su percorsi diversi e nuovi, capaci di connettere e strutturare l'intero sistema del TPL e favorire o privilegiare la mobilità interna dei residenti? Da ultimo ma non ultimo, anche sulla base delle esperienze degli interventi già attuati e correttamente richiamati nella relazione (Amiens. Ginevra, Nantes, Verona), la spesa prevista di € 7,5 milioni per una linea di 12,2 km (con € 0,61 milioni/km), pare davvero sufficiente ed adeguata?	TPL			•	Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. **In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.** Si vuole però precisare che: - il Piano di settore (Masterplan del TPL) sarà redatto a partire dalle prime considerazioni riportate nella relazione generale del PUMS; - nel PUMS non si parla di SOSTITUZIONE delle linee 1 e 6, o di DOPPIARE le stesse, sono state semplicemente condotte delle "Prime verifiche trasportistiche"; - l'analisi trasportistica è utilizzata come elemento basilare per la successiva formulazione di una proposta progettuale più dettagliata; - le simulazioni sono esplicative delle componenti di traffico che il nuovo sistema TPL potrà attrarre.
93	Privato cittadino	**P. Materplan TPL: Agli obiettivi e indirizzi e**spressi aggiungere la necessità della informazione sui tracciati (a mezzo di planimetrie del TPL nelle singole fermate), le frequenze, le possibili relazioni fra le linee, anche a mezzo di una specifica APP che possa indicare al potenziale utente (sia esso abituale od occasionale), il percorso più breve e più opportuno per raggiungere il luogo desiderato. "Impostando la destinazione finale desiderata dovrebbe essere possibile ottenere diverse risoluzioni per raggiungerla" (pag. 199: APP Moovit) con l'indicazione delle linee, delle fermate, delle coincidenze e di quanto altro necessario ed utile.	TPL	•			Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema. Quanto proposto è in linea con l'implementazione di politiche incentivanti la mobilità sostenibile.
94	Consiglio dell'ordine degli architetti	I. Riconsiderare, approfondire, sviluppare e/o rafforzare: **la proposta della linea BRT con le due alternative di attestamento sul parcheggio presso Esselunga di C.so della Vittoria o presso il parcheggio in C.so Risorgimento a lato della tangenzialina** (che si annota avere una capienza limitata) si ritiene che per riuscire ad incrementare l'utenza, oltre all'elemento di novità rappresentato dal mezzo, dovrebbero **garantire una maggiore velocità di esercizio e puntualità di orario**, oggi resa difficoltosa per i flussi di traffico elevati in alcune fasce orarie, in particolare aggravati nel tratto in ingresso al centro per i semafori del sottopasso e sovrappasso ferroviario, e dall'assenza di corsia preferenziale. Si annota, inoltre, che **le tratte del BRT, come riportate nei documenti del PUMS, non servirebbero le frazioni di Vignale e di Veveri e anche gli istituti scolastici Bonfantini**	TPL			•	Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. **In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.** Si vuole però precisare che: - il Piano di settore (Masterplan del TPL) sarà redatto a partire dalle prime considerazioni riportate nella relazione generale del PUMS; - nel PUMS non si parla di SOSTITUZIONE delle linee 1 e 6, o di DOPPIARE le stesse, sono state semplicemente condotte delle "Prime verifiche trasportistiche";

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
		e Ravizza, da una parte, e la frazione del Torrion Quartara, dall'altra, oggi coperte dalle linee urbane 1 e 6.					- l'analisi trasportistica è utilizzata come elemento basilare per la successiva formulazione di una proposta progettuale più dettagliata; - le simulazioni sono esplicative delle componenti di traffico che il nuovo sistema TPL potrà attrarre.
95	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	12. Per quanto riguarda il **TPL con la proposta di nuovo BRT** sull'asse nord-sud in sede fissa e/o con corsie riservate per garantirne le velocità commerciali, vorremmo che il PUMS spiegasse come tale condizione possa essere attuata sugli assi radiali di c.so Risorgimento e della Vittoria, oggi con sezioni della piattaforma di circa 10,50 mt che vediamo possibile solo con la completa eliminazione della sosta o l'adozione di un senso unico monodirezionale.	TPL		•		Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.
96	FIAB Novara Amici della Bici – NOVARA Green – PRO NATURA Novara – LEGAMBIENTE Circolo Il Pioppo	19. **Aree Pedonali /ZTL /LEZ.** Piazza Martiri, **capitolo di indubbia delicatezza, proponiamo però di verificare in una 1a fase la sostenibilità del solo transito del TPL nei due sensi e la deviazione traffico privato di direzione sud-nord in v.le Buonarroti-Biglieri-l.go Don Minzoni**, in questo tenendo conto che il rilievo 2012 del traffico ha verificato 800 v.hp da XX Settembre a l.go Bellini e poco più della metà (480 v.hp) da l.go Bellini a XX Settembre ed inoltre considerando che la chiusura di P.zza Martiri durante le diverse manifestazioni (mercato, fiere, spettacoli, ecc…anche per due e più giorni) non ha mai comportato rilevanti disagi sulla rete e che in ogni caso vanno adeguatamente gestiti e monitorati.	TPL		•		Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.
97	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	7. Scenario alternativi: BRT – approfondire. Si riscontra che per le alternative del BRT il confronto è condotto considerando solo la velocità e i passeggeri trasportati con la conclusione della indifferenza tra le due ipotesi, seguita dalla scelta dell'ipotesi 2 argomentata sulla base di quattro considerazioni. Si evidenzia, oltre al limitato ricorso alla diversificazione dei criteri di riferimento, che non è proposto e approfondito un confronto tra la situazione attuale delle linee 1 e 6 e quella del BRT 1 e 2 e si ritiene che viene sottovalutato il fatto che, almeno per quanto risulta dalle indicazioni cartografiche del tratto interessato dalla BRT, queste ultime non coprono per intero il percorso dei bus 1 e 6 lasciando scoperto il tratto che serve la frazione di Vignale, il Bonfantini e Ravizza, la frazione di Veveri, la frazione del Torrion Quartara.	TPL			•	Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema. Si vuole però precisare che: - il Piano di settore (Masterplan del TPL) sarà redatto a partire dalle prime considerazioni riportate nella relazione generale del PUMS; - nel PUMS non si parla di SOSTITUZIONE delle linee 1 e 6, o di DOPPIARE le stesse, sono state semplicemente condotte delle "Prime verifiche trasportistiche"; - l'analisi trasportistica è utilizzata come elemento basilare per la successiva formulazione di una proposta progettuale più dettagliata; - le simulazioni sono esplicative delle componenti di traffico che il nuovo sistema TPL potrà attrarre.
98	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	10. L'azione 7 riguarda il BRT, per il quale sono identificate due alternative; si chiede, anche in base a quanto evidenziato ai punti precedenti, di approfondire tale proposta progettuale in termini di valutazione multicriteri di costi/benefici e di considerazione delle relazioni con l'attuale offerta del TPL; si ritiene che per garantire l'efficienza e attrattività del servizio la migliore opzione è quella del percorso in sede propria;	TPL		•		Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
99	Circolo PD di Novara	4. A pag.15 della relazione generale si suggerisce per il **TPL di evitare percorsi molto lunghi a favore di itinerari più brevi e proteggere i percorsi con l'introduzione di sedi riservate.** Quanto sopra contrasta con l'idea (pur condivisibile) del **BRT che sembrerebbe svilupparsi su un percorso molto lungo** e con difficoltà, non superate dal piano, di poter realizzare corsie preferenziali.	TPL		•		Il tema del trasporto pubblico locale, al pari del Biciplan, ha sortito un particolare interesse nella cittadinanza (e di questo non si può che trarre una buona propensione alla la mobilità sostenibile a Novara). La proposta progettuale definitiva di piano tiene conto dei contributi e delle osservazioni pervenute in questa fase di partecipazione e divulgazione del piano. In ogni caso, il progetto dovrà essere approfondito con apposito PFTE con valutazione delle alternative di tracciato, e anche di sistema.
100	Italia Viva - Coordinamento della Provincia di Novara	B. **Tempi brevi di collegamento tra Novara con Milano (e con Torino),** almeno in alcune ore della giornata, sono il presupposto per la crescita della nostra città e per far sì che la stessa rimanga o diventi attrattiva per sceglierla come luogo di abitazione. Si ricorda, a mero titolo informativo, che i collegamenti ferroviari tra Novara e Milano negli anni '80 del secolo scorso avevano una percorrenza non superiore a 30 minuti. A distanza di quarant'anni riteniamo sia possibile almeno ripetere tale servizio. Si chiede al Comune l'apertura di un tavolo di trattativa con Trenitalia per il ripristino – in tempi rapidi - del treno Intercity della mattina alle ore 8.15 (circa) e della sera nella fascia oraria 17.20-18.20. Tutte le soluzioni alternative presentate negli ultimi anni si sono palesemente mostrate inadeguate.	TPL		•		Non è materia del PUMS
101	Privato cittadino	A. Le direttive europee e nazionali obbligano tutte le città italiane di dotarsi di un Piano di Mobilità Sostenibile per ridurre l'inquinamento atmosferico. Anche a Novara si deve migliorare la qualità dell'aria, per ragioni di salute pubblica e ambientali. Mobilità sostenibile equivale meno automezzi privati e più trasporto pubblico e mobilità ciclo-pedonale. Qualche anno fa, grazie a un progetto condiviso con la città di Torino, sono stati adottati dalla città di Novara alcuni autobus elettrici, pochi per avere un reale impatto sul livello di C02. **Propongo di aumentare il numero di autobus elettrici al fine di sostituire tra l'altro, quelli a diesel più vetusti**. Inoltre prendendo abitualmente i mezzi pubblici, sento spesso cittadini lamentarsi dei ritardi di alcune linee, chiedo se è possibile fare qualcosa a proposito.	TPL	•			Si condivide quando proposto, in quanto in linea con le strategie del PUMS. E' proprio grazie al piano della mobilità sostenibile che vi è la possibilità di accedere alle forme di finanziamento nazionali ed europee per il rinnovo del parco veicolare. Il Comune ha ottenuto finanziamenti dal MIMS e dal PNRR per l'acquisto di autobus elettrici
102	Privato cittadino	**X. Trasformazioni urbanistiche valutate dal PUMS - Interventi 42 (Amazon), 43 (nuova città della salute), 44 (DVD sant'Agabio), 45 (U18 Officine Grafiche de Agostini).** Considerare anche i nuovi insediamenti per la logistica nei Comuni di San Pietro Mosezzo o Trecate (fuori comune) piuttosto che al polo tecnologico ambito T4, al recupero e riuso delle Caserme Cavalli e Passalacqua, del V° magazzino, delle aree dell'attuale Ospedale, delle tante aree residenziali, ecc. Le tabelle sono illegibili, stranamente solo queste, perché?	TRASFORMAZIONI URBANISTICHE		•		*"Le trasformazioni urbanistiche del Comune di Novara determinano, nel breve-medio (2025/2026) e nel medio-lungo periodo (2030/2031), modifiche al sistema delle relazioni in termini di attrattività ed emissività.* *In stretta collaborazione con l'ufficio urbanistica del Comune sono state definite, e mappate, le principali trasformazioni urbanistiche che generano modifiche al sistema della mobilità nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale medio.* *La planimetria in figura fornisce il quadro dei principali interventi. Complessivamente sono stati mappati 8 interventi, di cui 7 relativi trasformazioni urbanistiche e 1 relativo alla realizzazione di un nuovo parcheggio di relazione nel centro città."* E' chiaro che le trasformazioni urbanisitiche in atto a Novara sono in numero maggiore, il PUMS ha selezionato gli interventi più significativi nell'ambito comunale. *Si provvederà alla sostituzione delle tabelle, non è fatto voluto, ma motivato dai limiti di dimensioni degli elaborati da allegare alla delibera*

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
103	Consiglio dell'ordine degli architetti	**C.** Nella definizione degli scenari si considerano quattro trasformazioni urbane (Amazon, che potrebbe essere già associata allo scenario attuale, nuovo ospedale, logistica in Sant'Agabio, ex Officine DeA) ma tralasciandone altre, di pari rilevanza per incidenza sulla mobilità in generale e sulla mobilità sostenibile. Le possibili trasformazioni urbanistiche che "generano modifiche al sistema della mobilità nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale medio" con pesature e valutazioni in merito agli effetti delle trasformazioni che dovrebbero correggere le matrici O/D per il modello di simulazione del traffico, oltre agli otto interventi presi in considerazione dal PUMS (le "principali trasformazioni urbanistiche" probabilmente indicate nella prospettiva del solo scenario 2025/26), dovrebbero comprendere anche le **aree dei nuovi insediamenti commerciali di corso XXIII marzo e corso Risorgimento (in corso)** e, nella prospettiva dello scenario 2030/31, fra le altre, le a**ree dell'Ospedale in corso Mazzini e viale piazza d'Armi, le aree dell'ex macello, le Caserme Cavalli e Passalacqua, le aree dismesse di Sant'Agabio destinate alla formazione del Polo Tecnologico (ambito T4), oltre a quota parte delle tante aree edificabili di PRG a destinazione residenziale o produttiva (MixR e Mix P).**	TRASFORMAZIONI URBANISTICHE		•		*"Le trasformazioni urbanistiche del Comune di Novara determinano, nel breve-medio (2025/2026) e nel medio-lungo periodo (2030/2031), modifiche al sistema delle relazioni in termini di attrattività ed emissività.* *In stretta collaborazione con l'ufficio urbanistica del Comune sono state definite, e mappate, le principali trasformazioni urbanistiche che generano modifiche al sistema della mobilità nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale medio.* *La planimetria in figura fornisce il quadro dei principali interventi. Complessivamente sono stati mappati 8 interventi, di cui 7 relativi trasformazioni urbanistiche e 1 relativo alla realizzazione di un nuovo parcheggio di relazione nel centro città."* E' chiaro che le trasformazioni urbanisitiche in atto a Novara sono in numero maggiore, il PUMS ha selezionato gli interventi più significativi.
104	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	**1. A** seguito di una sintesi sulla struttura della relazione generale del PUMS, osservazioni in merito alla scelta degli obiettivi, utilizzo del modello di simulazione [vedi nota integrale], si osserva che gli s**cenari dovrebbero tenere conto anche delle trasformazioni urbane che danno luogo ad una diversa collocazione di funzioni esistenti o all'aggiunta di nuove funzioni con le correlate modifiche dell'entità dei flussi di traffico, in particolare quando si tratta di attrattori e generatori;** dalla lettura dei documenti si desume che sono stati presi in considerazione Amazon, il nuovo ospedale, la nuova logistica di Sant'Agabio e le ex Officine grafiche DeA ma si ritiene che altre situazioni parimenti significative dovrebbero essere assunte in sede di costruzione degli scenari, quali le nuove funzioni (si spera pubbliche) dell'area dismessa dell'Ospedale e dell'ex Macello, o la trasformazione dell'area dell'ex Centro Sociale di Viale Giulio Cesare. Nella fase di costruzione definitiva del PUMS e soprattutto in quella di valutazione ambientale strategica si auspica che si tenga conto di quanto evidenziato, nella costruzione dei diversi scenari, inclusi quelli finalizzati a verificare le alternative.	TRASFORMAZIONI URBANISTICHE		•		*"Le trasformazioni urbanistiche del Comune di Novara determinano, nel breve-medio (2025/2026) e nel medio-lungo periodo (2030/2031), modifiche al sistema delle relazioni in termini di attrattività ed emissività.* *In stretta collaborazione con l'ufficio urbanistica del Comune sono state definite, e mappate, le principali trasformazioni urbanistiche che generano modifiche al sistema della mobilità nell'ora di punta del mattino di un giorno feriale medio.* *La planimetria in figura fornisce il quadro dei principali interventi. Complessivamente sono stati mappati 8 interventi, di cui 7 relativi trasformazioni urbanistiche e 1 relativo alla realizzazione di un nuovo parcheggio di relazione nel centro città."* E' chiaro che le trasformazioni urbanisitiche in atto a Novara sono in numero maggiore, il PUMS ha selezionato gli interventi più significativi.
105	Associazione "Fontanili di Pernate"	A. Il Comune di Novara appartiene all'ambito di paesaggio n.18 "Pianura Novarese". Non viene esplicitata la importante novità introdotta nel Piano Paesaggistico Regionale che definisce **l'Unita di Paesaggio 1802 (Pernate Galliate Romentino) diversa dall'Unità di Paesaggio 1805 (Novara) chiediamo che tale imprecisione venga rettificata** e che vengano tenute in conto in modo sensibile nel piano le differenze tra i due ambiti territoriali (Novara e Pernate). Questo è di **importanza RILEVANTE in quanto l'ambito 1802 è profondamente diverso in quanto classificato come VII Naturale /rurale a media rilevanza e integrità mentre quello novarese 1805 è classificato come Urbano rilevante alterato.** Non considerare deliberatamente la ruralità e la naturalità di Pernate nei piani equivale permetterne la urbanizzazione selvaggia e la distruzione del suo paesaggio."	VAS	•			Le osservazioni sono contenute nel Rapporto Ambientale

N°	Soggetto Osservante	Testo osservazione/Sintesi	AREA TEMATICA	ACCOLTA	NON ACCOLTA	PARZIALMENTE ACCOLTA	Risposta estesa
106	Circolo Legambiente IL PIOPPO Ovest Ticino e Novarese APS	Nella nota integrale nella prima parte osservazioni in merito alla procedura Vas.	VAS			•	Le osservazioni sono contenute nel Rapporto Ambientale

Sede Italia - Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722
Sede Lettonia – Lāčplēša Iela 37, Riga
Sede Turchia – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul
Sede Albania - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

E-mail: sintagma@sintagma-ingegneria.it - www.sintagma-ingegneria.it