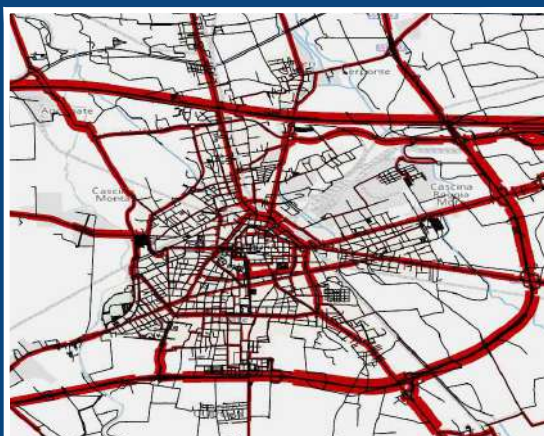




# COMUNE DI NOVARA

**SERVIZIO DI REDAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL  
TRAFFICO URBANO. AGGIORNAMENTO E STUDI  
SPECIFICI SU AREE STRATEGICHE DELLA CITTA'**



***C86CR010***  
***Controdeduzioni delle osservazioni al PGTU***

 **Sintagma**

*Dicembre 2023*

## ANALISI DELLE OSSERVAZIONI

La Giunta Comunale, con deliberazione n.554 del 24 ottobre 2023, ha adottato l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Novara. Dalla data di pubblicazione trascorrono 30 giorni per la formulazione e presentazione delle osservazioni da parte degli stakeholders e dei cittadini.

Questa fase "partecipativa" si è conclusa a fine novembre 2023.

I soggetti/associazioni che hanno presentato osservazioni sono i seguenti:

- 1\_Associazione Novara Green
- 2\_FIAB Novara
- 3\_Movimento 5 Stelle

Sono pervenuti, dunque, 3 documenti di osservazione al PGTU adottato, dai quali i tecnici incaricati della redazione del Piano hanno estrapolato 31 osservazioni puntuali.

Le osservazioni/integrazioni sono state classificate per aree tematiche al fine di individuare gli eventuali temi ricorrenti e per omogeneità nella controdeduzione delle stesse.

Le controdeduzioni sono state classificate nel seguente modo:

<b>ACCOLTA</b>	Osservazione/integrazione/richiesta che entra nel merito dei contenuti del PGTU e il cui contenuto è perfettamente in linea con le strategie di Piano e i cui contenuti saranno ripresi nella versione finale del piano
<b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b>	Osservazione/integrazione/richiesta che entra nel merito dei contenuti del PGTU e il cui contenuto è in parte in linea con le strategie di Piano e i cui contenuti saranno ripresi in parte nella versione finale del piano
<b>CONDIVISIBILE</b>	Considerazioni di carattere generale condivise, ma i cui contenuti non saranno ripresi nel piano
<b>NON ACCOLTA</b>	Osservazione che entra nel merito dei contenuti del PGTU e il cui contenuto è NON in linea con le strategie di Piano; pertanto, non sarà dato riscontro all'interno della documentazione finale di piano
<b>NON OSSERVAZIONE</b>	Osservazione/considerazione che non pertengono i contenuti del PGTU

Sono state individuate 8 aree tematiche di aggregazione delle osservazioni per le quali si evidenzia il tema della sicurezza stradale con numero maggiore di contributi pervenuti.

Area tematica	N° osservazioni
POTENZIAMENTO DELLA RETE TPL IN SEDE FISSA ALL'INTERNO DEL COMUNE DI NOVARA: IL NUOVO SISTEMA BRT	3
LA SICUREZZA STRADALE: INTERVENTI PUNTUALI DI MESSA IN SICUREZZA E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE	8
PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	4
INTERVENTI DI QUALITÀ URBANA: AREE PEDONALI E ZONE AD ACCESSIBILITÀ CONTROLLATA (LOW EMISSION ZONE)	4
UN PASSO DECISIVO VERSO IL RIEQUILIBRIO MODALE: LA RETE DI MOBILITÀ DOLCE	4



Area tematica	N° osservazioni
INFOMOBILITÀ E SISTEMI ITS	4
AZIONI DI SOSTENIBILITÀ NEL SISTEMA DELLA SOSTA	2
NUOVA ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO FERROVIARIO	2
TOTALE	<b>31</b>

## 1. GRIGLIA DELLE OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Nella tabella seguente si riportano le osservazioni catalogate per area tematica in cui si evidenzia: il numero dell'osservazione, il soggetto osservante, il testo/sintesi dell'osservazione, l'area tematica, la risposta sintetica e la risposta estesa (controdeduzione).

Il riscontro delle osservazioni accolte e parzialmente accolte è contenuto all'interno della documentazione di piano per l'approvazione.

ID	Osservante	Descrizione sintetica	TEMA	RISPOSTA SINTETICA	RISPOSTA ESTESA E MODALITA' DI RISCOントRO
1	Associazione Novara Green	Si condivide il progetto BRT e la modifica che vede l'uso di semplici bus elettrici. Si ravvisano insufficienti tratti di corsia riservata per perseguire lo scopo di un TPL alternativo all'auto. Si richiede di prevedere anche un tratto di corsia preferenziale tra via De Calboli e Oxilia (solitamente il pezzo maggiormente congestionato). Ciò si tradurrebbe nell'eliminazione di un tratto di <b>circa 200 m di parcheggi</b> ma che si trova adiacente al grosso <b>parcheggio Pernati che potrebbe sopperire</b> . La scelta potrebbe ridurre di molto i tempi di percorrenza in direzione centro, rendendo effettivamente conveniente il BRT.	<b>POTENZIAMENTO DELLA RETE TPL IN SEDE FISSA ALL'INTERNO DEL COMUNE DI NOVARA: IL NUOVO SISTEMA BRT</b>	<b>ACCOLTA</b>	La richiesta è accolta con riscontro nella relazione generale del PGU.
2	Associazione Novara Green	Nel progetto della nuova rotonda tra via Fregonara e Corso Risorgimento (pagina 34) non vediamo indicata la ciclabile in progetto che invece viene correttamente indicata a pagina 92 e che sarà un importante snodo di collegamento ciclabile tra l'esistente ciclabile di Corso Risorgimento e quella di Via Europa.	<b>LA SICUREZZA STRADALE: INTERVENTI PUNTUALI DI MESSA IN SICUREZZA E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE</b>	<b>ACCOLTA</b>	La planimetria relativa alla rotonda R7, contenente anche l'adiacente rotonda tra Corso Risorgimento e Via Fregonara è stata allineata con la previsione di pista ciclabile
3	Associazione Novara Green	Non si è approfondito il tema della qualità della mobilità di quartiere. Sarebbe utile pensare a nuovi schemi di circolazione anche in alcune aree della zona nord che vedono strade attualmente a doppio senso ma che non hanno una dimensione di carreggiata tale da permettere il passaggio contemporaneo di 2 veicoli in sicurezza. Ci riferiamo in particolare a <b>Via Marconi tratto che va da via Oxilia a Via Locchi (dove passa anche una linea di bus) e Via De Calboli e vie collegate</b> . Nel 2019 si è intervenuti rendendo a senso unico la vicina Via Borsi ma lasciando invariate le sue traverse in attesa di una revisione complessiva che forse varrebbe la pena ripensare. Inoltre in quella zona potrebbe aver senso anche prendere in considerazione la realizzazione di una <b>rotonda tra Via Chinotto e Via Fara</b> . Attualmente è presente un impianto semaforico abbastanza funzionale al traffico auto (anche se con qualche problema per i mezzi in svolta) ma poco all'attraversamento dei pedoni che devono spesso attendere molti minuti per avere il verde. La vicinanza con la scuola Buscaglia, che verrà completamente rifatta con i fondi PNRR, potrebbe essere <b>l'occasione per istituire in quell'area una zona 30 (come previsto nel PGU) andando a ripensare lo spazio antistante la scuola per rendere più agevole, gradevole e sicuro il movimento dei bambini</b> .	<b>LA SICUREZZA STRADALE: INTERVENTI PUNTUALI DI MESSA IN SICUREZZA E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE</b>	<b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b>	Dalle analisi condotte non risultano a livello trasportistico particolari criticità per le viabilità menzionate nell'osservazione. Ma, considerando che si tratta di zone residenziali e condividendo il principio di creazione di "stanze di circolazione" mediante l'introduzione di sensi unici, è stata inserita nella parte introduttiva del PGU un riferimento alle possibili strategie di sicurezza stradale da adottare per la riduzione dei punti di conflitto alle intersezioni
4	Associazione Novara Green	Non vediamo suggerimenti sul miglioramento dei percorsi delle attuali linee bus (vuol dire che sono possibili ottimizzazioni degli attuali percorsi?). Ottimo il suggerimento di dotare i mezzi di sistema di tracciamento in tempo reale per l'utenza.	<b>POTENZIAMENTO DELLA RETE TPL IN SEDE FISSA ALL'INTERNO DEL COMUNE DI NOVARA: IL NUOVO SISTEMA BRT</b>	<b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b>	La revisione dei percorsi delle linee del trasporto pubblico, nello specifico riferendoci ai percorsi delle linee, sarà opportunamente studiato dall'azienda di trasporto pubblico nella fase di progettazione del BRT, considerando le inevitabili modifiche da apportare all'attuale configurazione dei servizi per via delle nuove linee di forza. Per quanto riguarda il tracciamento dei mezzi è stato anche introdotto in relazione il riferimento al fatto che i nuovi mezzi hanno come dotazione di base dispositivi per il loro tracciamento in tempo reale, mentre su quelli esistenti la SUN sta procedendo all'installazione dei GPS
5	FIAB	<b>1- nella MOBILITA' urbana</b> Viene segnalata la quota significativa (??) di mobilità sistemata per spostamenti in bici e pedonali (15%) a fronte dell'81% di spostamenti in auto interni-interni. <b>Come si può considerare significativo un valore del 15% rispetto a un 81% in auto. Alla luce dei dati elencati è più che opportuno ridimensionare l'affermazione</b>	<b>PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ</b>	<b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b>	Si tratta di un'interpretazione non corretta dei seguenti concetti: - rispetto alle condizioni di partenza di altre realtà nazionali, la quota di spostamenti che oggi avviene a piedi e in bici a Novara è un buon punto di partenza, sicuramente migliorabile. - l'81% a cui si fa riferimento è quello relativo al numero di spostamenti in auto al di sotto dei 5 km in modalità privata, questi spostamenti sono quelli per i quali prima il PUMS e ora il PGU individuano come potenziali per la diversione da auto a bici. Queste maggiori specifiche sono riportate nella sezione dedicata
6	FIAB	<b>2- Zone PROTETTE dalla circolazione veicolare</b> Parte dell'area urbana è regolamentata attraverso Aree Pedonali e Zone a Traffico Limitato, condizione che favorisce l'innalzamento della qualità urbana e la sicurezza della mobilità attiva. <b>Affermazione priva di fondamento e in quanto contraddetta dai dati percentuali sugli spostamenti. Si invita a correggere la frase</b>	<b>PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ</b>	<b>NON ACCOLTA</b>	Il fatto che il centro storico di Novara sia dotato di una ZTL al cui interno sono presenti Aree Pedonali, seppure con delle criticità e per le quali sono in corso interventi per una maggiore "protezione" e revisione della regolamentazione, favorisce la qualità urbana e la sicurezza per la mobilità attiva.

ID	Osservante	Descrizione sintetica	TEMA	RISPOSTA SINTETICA	RISPOSTA ESTESA E MODALITA' DI RISCONTRO
7	FIAB	<b>4- Mobilità dolce</b> Nell'elenco dei punti di debolezza e criticità che tengono gli utenti in bici lontano dalla strada non si fa menzione del differenziale di velocità autobici e dello scarso livello di protezione, segnalazione e sicurezza degli attraversamenti stradali. <b>Si chiede che il PUMS compia una disamina anche campionaria dello stato di sicurezza e segnalazione di tali spazi e SOPRATTUTTO RILEVI LE VELOCITÀ IN ATTO SULLE PRINCIPALI STRADE URBANE E LOCALI</b>	<b>PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ</b>	<b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b>	E' stato integrato l'elenco dei punti di debolezza l'aspetto relativo al differenziale di velocità auto-bici nei tratti in cui, in assenza di ciclabili, gli utenti in bici utilizzano la sede stradale in primiscuo. La richiesta di disamina campionaria dello stato di sicurezza e segnalazione degli attraversamenti e il rilievo delle velocità in atto sulle principali strade urbane e locali non pertiene il PGTU
8	FIAB	<b>5- Sosta e parcheggi</b> Si concorda sulla attuale inutilizzazione dei parcheggi di scambio, introdotti in forma sperimentale nel 2013 in coordinamento con agevolazione tariffarie specifiche e campagne informative, azioni che sono state del tutto accantonate nei successivi periodi senza riproporre correttivi o miglioramenti funzionali e tariffari e nuove modalità informative che sono state riprese nel PUMS	<b>PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ</b>	<b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b>	Le tariffe agevolate per l'uso dei Park&Bus è tutt'oggi presente e questo è stato inserito nella sezione dedicata. L'inutilizzo dei parcheggi è legato a molti fattori che attraverso interventi graduali di mobilità sostenibile vedono nei nodi di scambio luoghi strategici per tutto il sistema di mobilità cittadino, specialmente per gli utenti provenienti in auto dall'esterno
9	FIAB	<b>7- Rotatoria corso Trieste, corso Milano e cavalcavia di Porta Milano.</b> La soluzione proposta da RFI con un manufatto tutto opaco presenta un impatto decisamente contrastante rispetto alle forme strutturali e architettoniche del cavalcavia. Si allega la soluzione contenuta nello studio del Piano Particolareggiato di Traffico del 2012-2013 in cui è stato proposto un manufatto trasparente e decisamente più moderno. Riteniamo inoltre che sia da ripensare la scelta di un manufatto tipo guard rail con altri aventi le stesse prestazioni ma più adatti al contesto urbano.	<b>LA SICUREZZA STRADALE: INTERVENTI PUNTUALI DI MESSA IN SICUREZZA E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE</b>	<b>NON ACCOLTA</b>	Il progetto è stato redatto da RFI ed è al vaglio della Soprintendenza. L'osservazione non pertiene il PGTU che recepisce al suo interno la previsione per la funzionalità che riveste
10	FIAB	<b>8- Rotatoria tra corso della Vittoria e via Beltrami</b> Parrebbe del tutto ingiustificabile la trasformazione del margine nord dell'area di parcheggio di via Boschi in strada per bypassare l'intersezione, occupando un sedime che meglio si può utilizzare come "spazio calmo" per i fronti edificati, come già si presenta oggi senza viabilità di attraversamento.	<b>LA SICUREZZA STRADALE: INTERVENTI PUNTUALI DI MESSA IN SICUREZZA E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE</b>	<b>NON ACCOLTA</b>	La rotatoria è prevista in un progetto esecutivo già approvato. Si rileva comunque che nell'area indicata dall'osservante non è prevista una corsia di svolta diretta a destra, ma semplicemente una via di accesso ai fronte edificato con segnaletica di stop per la svolta a destra per chi utilizza tale tronco di accesso. Si può valutare apposizione di opportuna segnaletica verticale per l'accesso consentito a chi è residente, ma questo non pertiene il PGTU.
11	FIAB	<b>9- Rotatorie Cavalcavia S. Martino R2-R3</b> Nodo molto complesso in cui convergono più di 10 itinerari principali, locali e di quartiere nei quali il Piano nelle simulazioni grafiche sembra non considerare la componente mobilità ciclabile che oggi si presenta in via Alcarotti, sottovia Cavalcavia S. Martino e in via Andrea Costa, quest'ultima con una sezione utile di 13,50 mt, connettendo il Centro al quartiere S. Rita. Si auspica in tal senso un maggior approfondimento della componente mobilità ciclabile, avendo purtroppo verificato come in taluni interventi realizzati siano state adottate soluzioni dimensionali del tutto non conformi al DM 557/1999 e pertanto da adeguare.	<b>LA SICUREZZA STRADALE: INTERVENTI PUNTUALI DI MESSA IN SICUREZZA E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE</b>	<b>ACCOLTA</b>	La previsione delle due rotatorie presso il Cavalcavia S. Martino è un intervento complesso e per il quale è indicata una priorità medio-bassa di realizzazione rispetto alle altre rotatorie proposte. E' stato inserito in relazione un richiamo ad approfondimento progettuale che tenga conto della forte componente di mobilità ciclistica
12	FIAB	<b>10- Rotatoria di progetto all'intersezione di via Gian Battista Vico e via Galileo Galilei – R6</b> Premesso che l'intersezione e la viabilità afferente sono state oggetto da pochi anni di un esteso progetto di riqualificazione con formazione di piste ciclabili e semaforizzazione dell'intersezione, perfettamente funzionante e adeguata alla tipologia di domanda, non si comprende la ragione per la quale l'attuale sistemazione debba essere modificata radicalmente, in considerazione del fatto che a pochi anni dal completamento il regime semaforico in atto funziona alla perfezione. Pertanto in assenza di valide motivazioni e di riscontri sull'efficienza dell'impianto realizzato, proponiamo lo stralcio dell'intervento o il rinvio ad altra data, ove se ne presentasse la necessità.	<b>LA SICUREZZA STRADALE: INTERVENTI PUNTUALI DI MESSA IN SICUREZZA E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE</b>	<b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b>	Proprio in virtù dell'intervento citato che ha visto la realizzazione di un impianto semaforico all'intersezione, l'intervento proposto di risoluzione del nodo a rotatoria è indicato con priorità bassa di realizzazione rispetto alle altre proposte.
13	FIAB	<b>11- Rotatoria di progetto all'intersezione di via XXV Aprile 1945 e via San Giulio e cordolatura centrale – R8</b> In questa intersezione come in tutto il tratto della via XXV Aprile sono in atto i lavori di recupero e sistemazione del muro di sostegno lato Sud che ha subito nel 2022 un esteso cedimento. In tale occasione abbiamo sostenuto con l'assessore Rocco Zoccali la scelta di dotare la carreggiata Nord di una pista ciclabile bidirezionale, che è in corso di esecuzione e che va opportunamente segnalata nella grafica del nodo.	<b>LA SICUREZZA STRADALE: INTERVENTI PUNTUALI DI MESSA IN SICUREZZA E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE</b>	<b>ACCOLTA</b>	La rotatoria è stata integrata con indicazione nello schema planimetrico della ciclabile in corso di realizzazione

ID	Osservante	Descrizione sintetica	TEMA	RISPOSTA SINTETICA	RISPOSTA ESTESA E MODALITA' DI RISCOntRO
14	FIAB	<b>12- Rotatoria di progetto all'intersezione tra corso Risorgimento, via Oxilia e via Pernati – R6</b> - nell'adiacente area di parcheggio, allineati ai marciapiedi di c.so Risorgimento Est, dominano due grandi alberi forse centenari che potrebbero essere conservati se ricadenti al centro dell'aiuola della rotatoria, portando la corsia veicolare Nord a bypassare l'area centrale. Si auspica una verifica in tal senso.	<b>LA SICUREZZA STRADALE: INTERVENTI PUNTUALI DI MESSA IN SICUREZZA E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE</b>	<b>NON ACCOLTA</b>	La richiesta attiene ad una fase progettuale di maggiore dettaglio, pertanto si rimanda in tale sede l'approfondimento di quanto evidenziato.
15	FIAB	Il PGU ridimensiona lo sviluppo della rete del BRT prevista dal PUMS e conferma il transito dal c.so Risorgimento (parcheggio P&R di 100 posti) e successivamente: nel sottopassaggio Risorgimento-RFI, in v.le Dante, via S. Francesco (A), via Manzoni (R), piazza Garibaldi, Stazione, c.so Garibaldi, c.so Mazzini, b.do Q. Sella, l.go Costituente, piazza Martiri, via Coccia, l.go Bellini, via Solaroli, c.so Mazzini, via M. S. Gabriele, via Udine, Ospedale e ritorno, con uno sviluppo di 12,270 km A/R, pari a 6,43 km A, 5,84 R. I tratti con corsie separate sono individuati in c.so Risorgimento (P. Dossi-Praga), viale Manzoni (l.go Buscaglia-p.za Garibaldi), via M.S. Gabriele (Gorizia-M.S. Michele) e (Torgano-Balla) per un totale di circa 1,070 km (17,4%) ASSOLUTAMENTE INSUFFICIENTE per garantire la fluidità e la velocità commerciale indicata. Infatti viene prevista una velocità commerciale dai 20 ai 24 km/h, del tutto impossibile da rispettare!!!! Si vorrebbe conoscere se sono state individuate tratte del percorso in cui risulti possibile e necessario rimuovere la sosta veicolare per garantire in tal modo i transiti in doppio senso.	<b>POTENZIAMENTO DELLA RETE TPL IN SEDE FISSA ALL'INTERNO DEL COMUNE DI NOVARA: IL NUOVO SISTEMA BRT</b>	<b>NON ACCOLTA</b>	IL progetto BRT avrà sui iter progettuale. Il PGU, come riportato nella relazione, individua degli interventi preliminari per l'efficientamento della rete del TPL urbano lungo la direttrice nord-sud dell'auspicato BRT. L'introduzione di un sistema tipo BRT dovrà necessariamente passare da una revisione dello spazio stradale anche in ricollocazione dell'offerta di sosta.
16	FIAB	Premesso che: - RFI ipotizza di pedonalizzare il tratto di Viale Manzoni compreso in Piazza Garibaldi per riqualificare e riconnettere il comparto ferroviario con il centro storico e nel recente studio viabilistico condotto emerge, quale condizione necessaria l'eliminazione del PL in Viale da Vinci - ogni giorno, i passeggeri dei treni da/per Novara Nord per poter accedere ai binari e, viceversa al centro città, devono attraversare il passaggio a livello posto lungo Via L. da Vinci, in assenza di sicurezza - la proposta del PUMS del breve-medio periodo, recepita dal PGU, comprensiva anche della fluidificazione del traffico veicolare con l'eliminazione dei passaggi a livello esistenti, consiste nella realizzazione di un sottopasso ciclopedonale presso la stazione di Novara Nord. - il sottopasso di stazione Novara FS, in alcuni orari della giornata, è attraversato da numerosi pendolari con criticità per gli users della mobilità ciclistica, Per tutto ciò premesso, si sollecita: 1. l'adozione della soluzione di prolungamento del sottopasso sino al corso Garibaldi, come è stata avanzata anche da FIAB nelle osservazioni al PUMS 4 2. la formazione di un nuovo PROGETTO-CONCORSO di idee per la riqualificazione della piazza Garibaldi.	<b>NUOVA ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO FERROVIARIO</b>	<b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b>	Già all'interno del PUMS approvato è presente il prolungamento del sottopassaggio fino al Corso Garibaldi, proprio in recepimento dell'osservazione FIAB. La proposta di un concorso di idee per la riqualificazione della Piazza, in superficie, è un suggerimento interessante che sarà vagliato dall'Amministrazione, ma non è tema del PGU.
17	FIAB	Aumento delle aree Pedonali: per passare dall'attuale 5,45% della superficie stradale all'interno del Centro Storico Ristretto (CSR) al 29,7% come previsto dal PRQA. Visto che Novara non incrementa da diversi anni e in maniera significativa la superficie pedonale (nonostante l'ultima piccola pedonalizzazione del 2016 di Piazza S. Caterina, non evidenziata negli estratti cartografici) si chiede come riuscirà l'Amministrazione almeno a raddoppiare il valore attuale, nei minimi tempi concessi e quali azioni sta mettendo in atto nei singoli ambiti stradali indicati nella cartografia di pag. 64 del PGU? Altrettanto si osserva per l'ampliamento delle ZTL, in particolar modo nei quadranti Sud-Est e Nord-Ovest del CS?	<b>INTERVENTI DI QUALITÀ URBANA: AREE PEDONALI E ZONE AD ACCESSIBILITÀ CONTROLLATA (LOW EMISSION ZONE)</b>	<b>NON OSSERVAZIONE</b>	Nella proposta PGU è indicata planimetricamente lo sviluppo delle aree pedonali di previsione. Per quanto riguarda gli sviluppi, come più volte richiamato, interventi così forti devono essere applicati per successivi step.
18	FIAB	Per le LEZ, già annunciate nel PUMS e riproposte nel PGU con dettagliate tipologie di azioni (pag. 67) quando verranno messi in atto i relativi provvedimenti operativi e finanziate le risorse necessarie?	<b>INTERVENTI DI QUALITÀ URBANA: AREE PEDONALI E ZONE AD ACCESSIBILITÀ CONTROLLATA (LOW EMISSION ZONE)</b>	<b>NON OSSERVAZIONE</b>	Anche in questo caso gli interventi necessitano di sviluppi per successive fasi, per le quali il comune di Novara si sta già attivando. L'inserimento di intervento, che vedranno applicazione oltre il 2-3 anni dall'approvazione del PGU, rappresenta anche un modo per poter accedere a fonti di finanziamento necessarie per la loro applicazione
19	FIAB	Stupisce l'interpretazione della Città dei 15 minuti proposta, pur a titolo esemplificativo, in 7 aree centrali o semicentrali e non verificata sui quartieri semiperiferici a corona del centro o periferici, dove maggiori potrebbero essere i fabbisogni legati all'accessibilità ai servizi, tenuto conto della perdita di esercizi in atto con il proliferare di centri commerciali lontani dai quartieri residenziali, utilizzati come espediente per realizzare rotatorie e viabilità anche quando non se ne vedrebbe la necessità.	<b>INTERVENTI DI QUALITÀ URBANA: AREE PEDONALI E ZONE AD ACCESSIBILITÀ CONTROLLATA (LOW EMISSION ZONE)</b>	<b>NON ACCOLTA</b>	Si parte dal presupposto che lo sviluppo della mobilità pedonale riguarda tutta la città di Novara e, come riportato dall'osservazione si tratta di esempi. Ad ogni modo, la potenziale diversione dall'auto alla mobilità pedonale sarà costituita da una maggiore quota per gli spostamenti nel Centro Storico e di relazione tra questo e le parti della città ad esso adiacenti anche per la concentrazione di servizi ivi presenti. Dunque non c'è da stupirsi se i primi approfondimenti riguardino proprio questi ambiti.

ID	Osservante	Descrizione sintetica	TEMA	RISPOSTA SINTETICA	RISPOSTA ESTESA E MODALITA' DI RISCONTRO
20	FIAB	<b>Percorso ciclabile n.1 in c.so Risorgimento</b> : percorso promiscuo, eseguito con modalità non conformi al DM 557/1999. Rilevando la non conformità dimensionale del percorso realizzato in quanto inferiore ai minimi regolamentari dell'art.7 e stante l'ampia disponibilità di spazio in carreggiata laterale, invitiamo l'Amministrazione ad adeguare l'opera inserendo a separazione dall'adiacente corsia veicolare Ovest, un manufatto invalicabile > 50 cm, o ancor meglio un'aiuola in cui effettuare la piantumazione come nel tratto che precede il sottovia	<b>UN PASSO DECISIVO VERSO IL RIEQUILIBRIO MODALE: LA RETE DI MOBILITÀ DOLCE</b>	<b>NON ACCOLTA</b>	Nel PGU non si entra nel merito della progettazione
21	FIAB	<b>Percorso ciclabile in via Solferino</b> : apprezziamo la scelta di realizzare il percorso ciclabile in sostituzione del parcheggio ma non possiamo condividere la trasformazione della parte di area verde per realizzarvi 17 posto auto, che fanno cambiare in maniera definitiva e peggiore il contesto ecologico-ambientale e paesaggistico del parco. Chiedono che la pista allo sbocco in c.so della Vittoria sia dotata di una corsia ciclabile segnaletica parzialmente protetta nel primo tratto, ridimensionando da tre a due le corsie veicolari visto lo scarso utilizzo della corsia di Sx, e di una "casa avanzata" all'attestamento semaforico, al fine di evitare ai ciclisti quanto documentiamo nelle foto allegate. A causa della grafica sgranata nella documentazione scaricata dal sito non ci è dato di capire cosa si propone per la separazione tra pista e corsia veicolare: chiediamo maggiori dettagli.	<b>UN PASSO DECISIVO VERSO IL RIEQUILIBRIO MODALE: LA RETE DI MOBILITÀ DOLCE</b>	<b>NON ACCOLTA</b>	L'osservazione attiene e dettagli progettuali che esulano dal PGU. Sul progetto si è di recente (4 dicembre 2023) espressa la Soprintendenza e il progetto dovrà essere aggiornato stralciando il parcheggio presso i Giardini Rotary
22	FIAB	<b>ciclabile in c.so Trieste</b> : anche in questo caso la sgranatura delle immagini e delle didascalie nonché la mancanza di una descrizione dell'intervento non ci consente di interpretare correttamente la proposta progettuale. Si allega uno stralcio dello Studio del PUT del Gennaio 1992 in cui è stata verificata la fattibilità della modifica della circolazione nel triangolo Milano-Trieste-Fogazzaro con inserimento sensi unici nella viabilità principale, corsia riservata per il TPL e percorsi ciclabili protetti.	<b>UN PASSO DECISIVO VERSO IL RIEQUILIBRIO MODALE: LA RETE DI MOBILITÀ DOLCE</b>	<b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b>	Il progetto riguarda la realizzazione di un pista ciclabile sul lato nord di Corso Trieste. Il progetto, in avanzato stato di redazione (definitivo esecutivo), riguarda le connessioni tra periferia e sedi universitarie ed è beneficiario di fondi PNRR. In relazione sono stati inseriti ultimi sviluppi progettuali dell'intervento per una migliore comprensione
23	FIAB	<b>stima dei costi di investimento</b> registriamo lo stesso sottodimensionamento della stima dei costi che abbiamo verificato per le osservazioni al Biciplan nel 2022 e che ci ha portato a richiedere un motivato adeguamento dei parametri e del totale nella stima degli investimenti necessari (ovviamente non accolto...!!). Anche in questo caso, dato che per il biennio 2024-2025 il PGU assume la stima sottodimensionata del Biciplan 2022, riteniamo che sia necessario che i dati stimati in 10.233.000 € vengano opportunamente e realisticamente portati ai valori di stima reale e comunque con incrementi che nell'insieme non possono essere inferiori a 1,5-2,00 volte l'importo riportato in tabella di pag. 96 della Relazione del PGU.	<b>UN PASSO DECISIVO VERSO IL RIEQUILIBRIO MODALE: LA RETE DI MOBILITÀ DOLCE</b>	<b>NON ACCOLTA</b>	La stima dei costi considerata la variabilità in base alle scelte progettuali di dettaglio che riguarderanno le tipologie costruttive delle piste ciclabili e degli interventi relativi alla realizzazione di percorsi ciclabili in Zone 30 è stata stralciata dal piano rimandando a valutazioni economiche in fase di progetto.
24	FIAB	Concordiamo infine che sia non più dilazionabile per Novara l'allestimento di una piattaforma ITS che, come proposto dal Piano fornisca servizi per: - l'informazione all'utenza; - la gestione del traffico e della mobilità; - la gestione delle flotte e del trasporto merci; - il pagamento automatico; - il controllo avanzato del veicolo per la sicurezza del trasporto; - la gestione delle emergenze e degli incidenti.	<b>INFOMOBILITÀ E SISTEMI ITS</b>	<b>ACCOLTA</b>	Si condivide, infatti uno dei primi passaggi è proprio quello della creazione di una centrale di controllo e gestione della ZTL sul quale poi potranno innestarsi moduli per la gestione di altre componenti di mobilità. Questo aspetto lo evidenziamo nel relativo capitolo.
25	FIAB	<b>Infine, diversamente da quanto è avvenuto per le controdeduzioni al PUMS e al BiciPlan, auspichiamo che le risposte alle osservazioni presentate abbiano un adeguato contenuto espositivo ed esplicativo e non si limitino ad espressioni di mero diniego.</b> L'Associazione FIAB Novara si rende d'altra parte disponibile a tutti quei momenti che potranno essere utili per ogni ulteriore approfondimento e confronto di merito.	<b>INFOMOBILITÀ E SISTEMI ITS</b>	<b>NON OSSERVAZIONE</b>	Le controdeduzioni sono state esplicative per il PUMS e Biciplan e rappresentano documentazione integrante del piano i cui contenuti sono pubblici.

ID	Osservante	Descrizione sintetica	TEMA	RISPOSTA SINTETICA	RISPOSTA ESTESA E MODALITA' DI RISCONTRO
26	Movimento 5 Stelle	<p>Le ZPRU sono quelle aree urbane che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sono definite ZPRU anche quelle aree urbane nelle quali sussistono esigenze e/o particolari condizioni di traffico tali da rendere necessarie sia la regolamentazione del traffico veicolare che la sosta degli autoveicoli su strada, anche al fine di migliorare al qualità ambientale e la vita dei residenti.</li> </ul> <p>Come risulta negli elaborati del Piano Particolareggiato del 2015, l'area di studio considerata nelle indagini sulla sosta e sul traffico è stata quella della massima criticità per i problemi legati al traffico sulla base di dati preesistenti e sulla base delle conoscenze specifiche degli uffici tecnici comunali.</p> <p>CHIEDONO</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dopo la frase a pag.97:</li> </ul> <p>“Il sistema della sosta proposto dal PGTU del Comune di Novara, in coerenza con i principi di mobilità sostenibile, si basa:”</p> <p>DI INSERIRE IL SEGUENTE TESTO</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>intraprendere tutte le azioni necessarie al fine di rimodulare la ZPRU vigente, in modo tale che questa possa tenere in considerazione la vera rilevanza urbanistica della città, anche sulla base del nuovo Piano Regolatore, del PUMS e dei nuovi piani programmatici e strategici per lo sviluppo della città.</b></li> </ul>	<p><b>INTERVENTI DI QUALITÀ URBANA: AREE PEDONALI E ZONE AD ACCESSIBILITÀ CONTROLLATA (LOW EMISSION ZONE)</b></p>	<p><b>NON ACCOLTA</b></p>	<p>La condizione che ha generato la Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica è stata un'analisi di natura urbanistica. Potrà essere oggetto di una specifica analisi relativa alla fase di redazione del Nuovo PRG</p>
27	Movimento 5 Stelle	<p>In via Solferino è presente un autosilo con 126 stalli pubblici che resta spesso semivuoto. Gli ultimi piani sono di proprietà del Comune e sono gestiti da Nord Ovest Parcheggi.</p> <p>CONSIDERATO CHE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il posteggio è vicino all'area pedonale e alla stazione ferroviaria;</li> <li>• gli spazi andrebbero riqualificati, così come i parcometri;</li> </ul> <p>CHIEDONO A PAG 102 DI INSERIRE IL SEGUENTE TESTO</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si intende riqualificare l'autosilo di via Solferino, in maniera tale da rendere fruibili i 126 stalli, in funzione soprattutto dei pendolari, prevedendo tariffe agevolate e integrate con l'abbonamento ferroviario.</li> </ul>	<p><b>AZIONI DI SOSTENIBILITÀ NEL SISTEMA DELLA SOSTA</b></p>	<p><b>NON ACCOLTA</b></p>	<p>Il parcheggio di via Solferino è assegnato in concessione alla Società Nord Ovest Parcheggi che si occupa della gestione della sosta a pagamento.</p> <p>Attualmente i posti sono assegnati esclusivamente in abbonamento. Le attuali caratteristiche dell'immobile e i nuovi sistemi di sicurezza rendono difficoltoso l'utilizzo a rotazione.</p> <p><b>Eventuali tariffe agevolate e integrate con l'abbonamento ferroviario, dovranno essere concordate con il gestore.</b></p>
28	Movimento 5 Stelle	<p>In via Solferino è presente un autosilo con 126 stalli pubblici che resta spesso semivuoto. Gli ultimi piani di proprietà del Comune e gestiti da Nord Ovest Parcheggi.</p> <p>CONSIDERATO CHE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il posteggio è vicino all'area pedonale e alla stazione ferroviaria;</li> <li>• gli spazi andrebbero riqualificati, così come i parcometri;</li> </ul> <p>CHIEDONO A PAG 102 DI STRALCIARE IL SEGUENTE TESTO:</p> <p>“si prevede la ricollocazione della sosta a pagamento sul lato sud della carreggiata, nell'area verde posta a sud della via, come da planimetria a seguire.”</p> <p>E INSERIRE IL SEGUENTE TESTO:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si prevedere di riqualificare l'autosilo di via Solferino, in maniera tale da rendere fruibili i 126 stalli, in funzione soprattutto dei pendolari, prevedendo tariffe agevolate e integrate con l'abbonamento ferroviario.</li> </ul>	<p><b>AZIONI DI SOSTENIBILITÀ NEL SISTEMA DELLA SOSTA</b></p>	<p><b>NON ACCOLTA</b></p>	<p>La proposta dell'Ufficio Progettazione Strade prevede la realizzazione della pista ciclabile lungo la Via Solferino che comporta l'eliminazione degli stalli assoggettati alla sosta a pagamento lungo il lato sud della via. La proposta progettuale prevede pertanto la rilocalizzazione di alcuni stalli nell'area individuata, previa l'acquisizione dei pareri necessari.</p>
29	Movimento 5 Stelle	<p>PREMESSO CHE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Find &amp; Park è l'innovativa tecnologia capace di stimare la disponibilità di parcheggi liberi sulle strisce blu;</li> <li>• Find &amp; Park consente all'automobilista di pianificare il proprio tragitto e la sosta, fornendo informazioni utili per arrivare più rapidamente e agevolmente al posteggio libero;</li> </ul> <p>CONSIDERATO CHE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• chi va in centro e utilizza Find &amp; Park, riduce il tempo di ricerca del parcheggio e allo stesso tempo contribuisce a diminuire il traffico e il livello delle polveri sottili nell'aria causate da scarichi dell'auto, usura gomme e freni;</li> <li>• gli automobilisti che optano per questa funzione diventano quindi soggetti virtuosi nella lotta all'inquinamento;</li> </ul> <p>CHIEDONO A PAG 109 DI INSERIRE NELLA TABELLA SMART MOBILITY IL SEGUENTE TESTO:</p> <p>“Adottare la tecnologia “Find &amp; Park” (e/o simili) al fine di semplificare la ricerca del parcheggio sulle strisce blu”</p>	<p><b>INFOMOBILITÀ E SISTEMI ITS</b></p>	<p><b>PARZIALMENTE ACCOLTA</b></p>	<p>La tecnologia "Find &amp; Park" fornisce una stima sulla probabilità di trovare parcheggi a pagamento nelle vicinanze di una via. Potrà essere valutata in una fase successiva all'approvazione del Piano, in quanto l'app svedese Easy Park che fa pagare la sosta sulle strisce blu tramite smartphone è in uso nel territorio del Comune di Novara. Questo aspetto è stato riscontrato nel piano</p>



ID	Osservante	Descrizione sintetica	TEMA	RISPOSTA SINTETICA	RISPOSTA ESTESA E MODALITA' DI RISCONTRO
30	Movimento 5 Stelle	<p>Gli attraversamenti pedonali fronte stazione e tra Piazza Garibaldi risultano pericolosi per pedoni e ciclisti.</p> <p>CONSIDERATO CHE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il traffico in zona è sostenuto, in particolare nelle ore di punta;</li> <li>• Non esistono dissuasori di velocità per le automobili;</li> </ul> <p>CHIEDONO A PAG 56, CAPITOLO "8.3.1. Soluzione di breve periodo 2025/2026 ", DI INSERIRE IL SEGUENTE TESTO:  "si prevede di installare semafori pedonali a chiamata per mettere in sicurezza gli attraversamenti di Piazza Garibaldi da e verso la stazione ferroviaria"</p>	<i>NUOVA ACCESSIBILITÀ AL TRASPORTO FERROVIARIO</i>	<b>NON ACCOLTA</b>	La soluzione proposta è non accolta, in quanto è prevista la realizzazione del prolungamento del sottopassaggio pedonale della stazione fino a Corso Garibaldi. Tale intervento garantirà la sicurezza dei pedoni nell'attraversamento della piazza.
31	Movimento 5 Stelle	<p>Esistono app innovative che, in ambito Tpl, permettono grazie al GPS di pianificare percorsi, orari ed eventuali cambi da effettuare.</p> <p>CONSIDERATO CHE:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le informazioni vengono visualizzate direttamente sullo smartphone dei cittadini e dei turisti che vorranno salire a bordo dei bus urbani;</li> </ul> <p>CHIEDONO A PAG 109 DI INSERIRE NELLA TABELLA SMART MOBILITY IL SEGUENTE TESTO:  "Adottare nuove tecnologie GPS sui mezzi pubblici, in maniera tale da facilitare di molto la vita a chi usufruisce del servizio e favorire l'avvicinamento di una nuova utenza, pianificando in tempo reale il percorso migliore"</p>	<i>INFOMOBILITÀ E SISTEMI ITS</i>	<b>ACCOLTA</b>	I nuovi autobus acquistati con i finanziamenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i fondi PNRR hanno l'obbligo di essere dotati di dispositivi per la localizzazione. Per gli autobus già in uso, è in corso di definizione da parte di SUN il progetto per l'aggiornamento dei dispositivi per la localizzazione



**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, Rīga

**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](mailto:sintagma@sintagma-ingegneria.it) - [www.sintagma-ingegneria.it](http://www.sintagma-ingegneria.it)